THE WRIGHT BROTHERS

《纽约时报》畅销书

莱特兄弟

[美]
戴维·麦卡洛——著
任烨——译

（David McCullough）



中信出版集团

版权信息

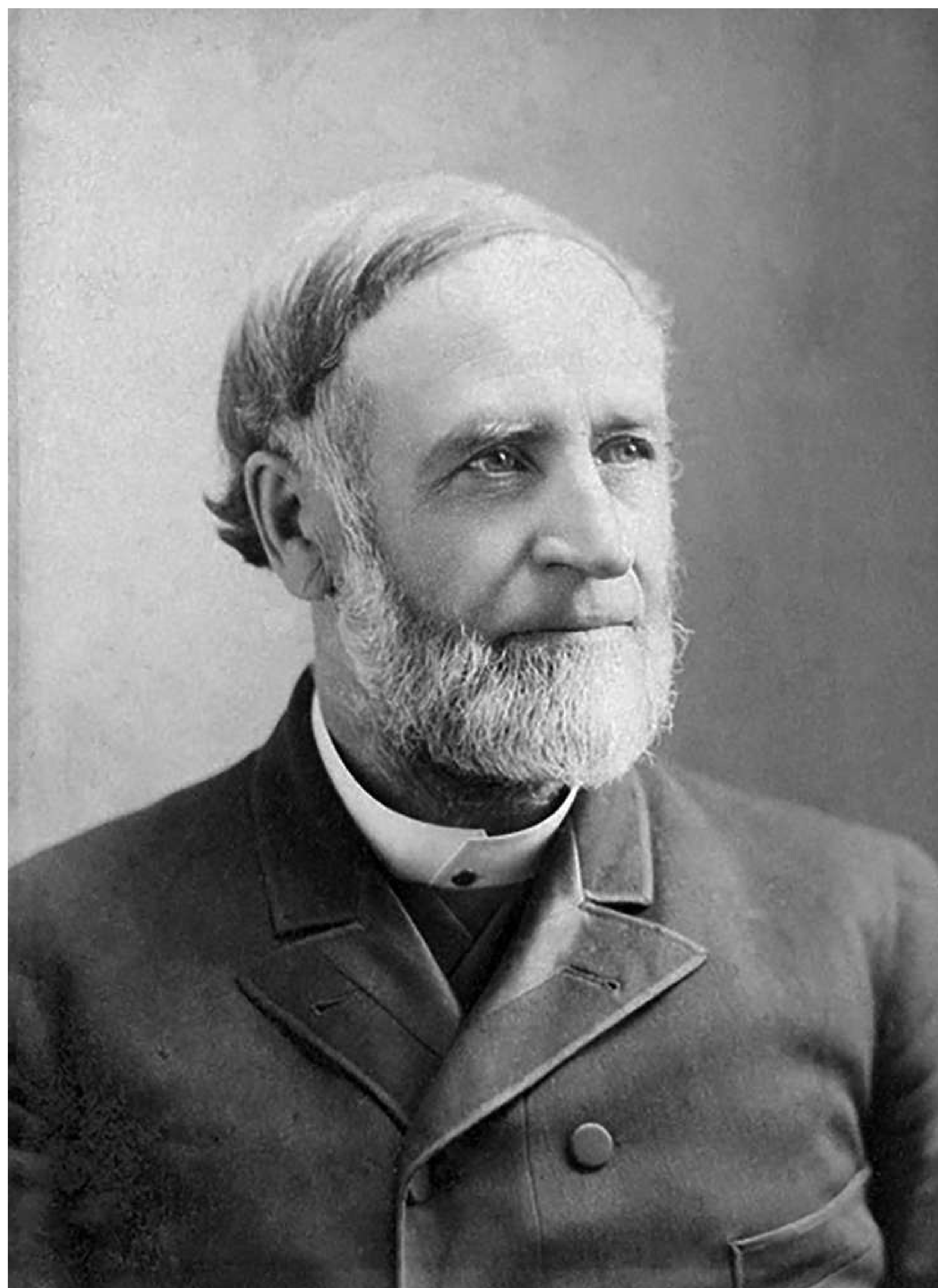
书名:莱特兄弟

作者:[美]戴维·麦卡洛

译者:任烨

ISBN:9787508678375

中信出版集团制作发行



60岁时的米尔顿·莱特主教。



27岁时的苏珊·莱特。



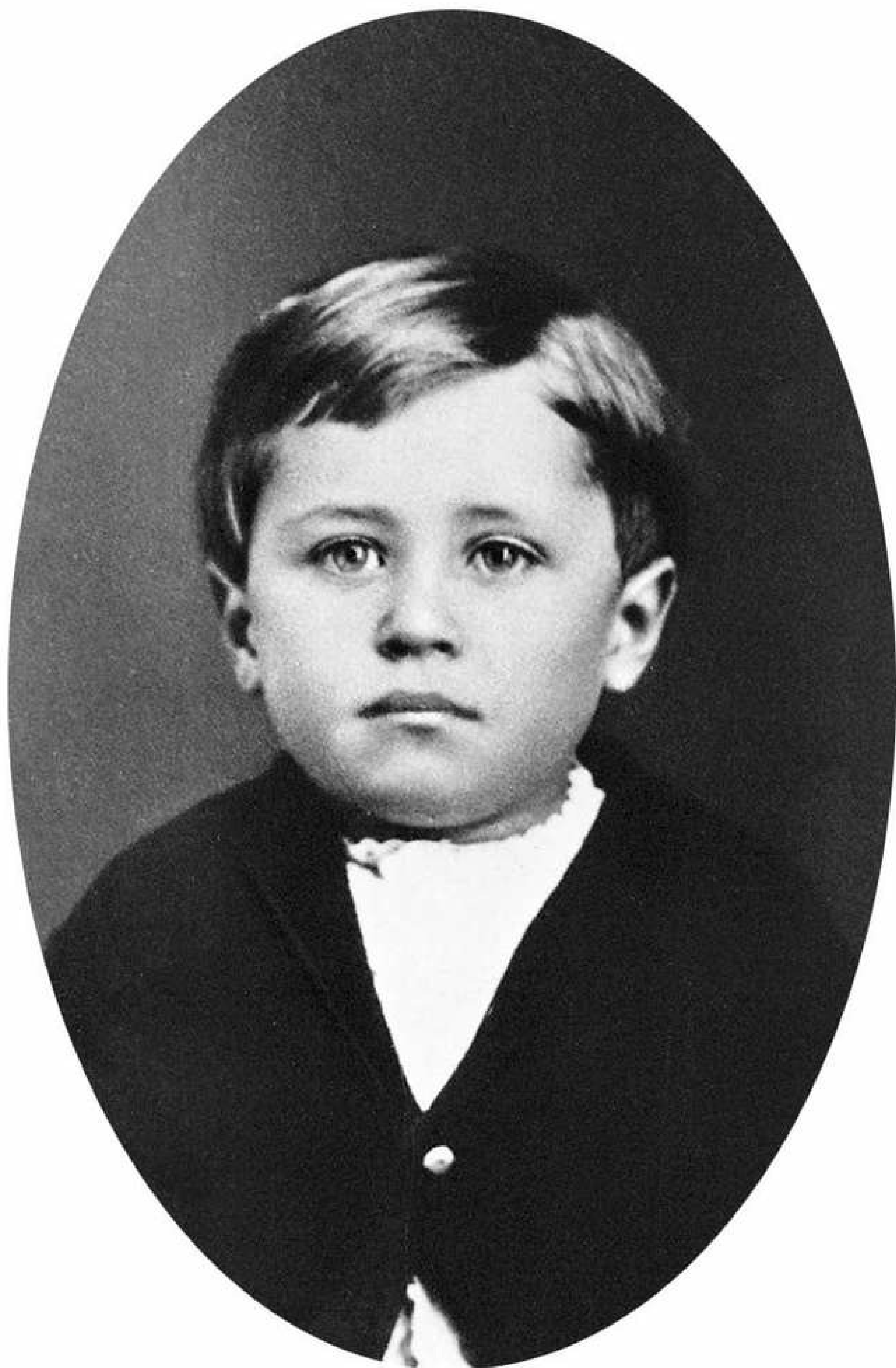
11岁时的罗伊希林。



9岁时的洛林。



9岁时的威尔伯。



4岁时的奥维尔。

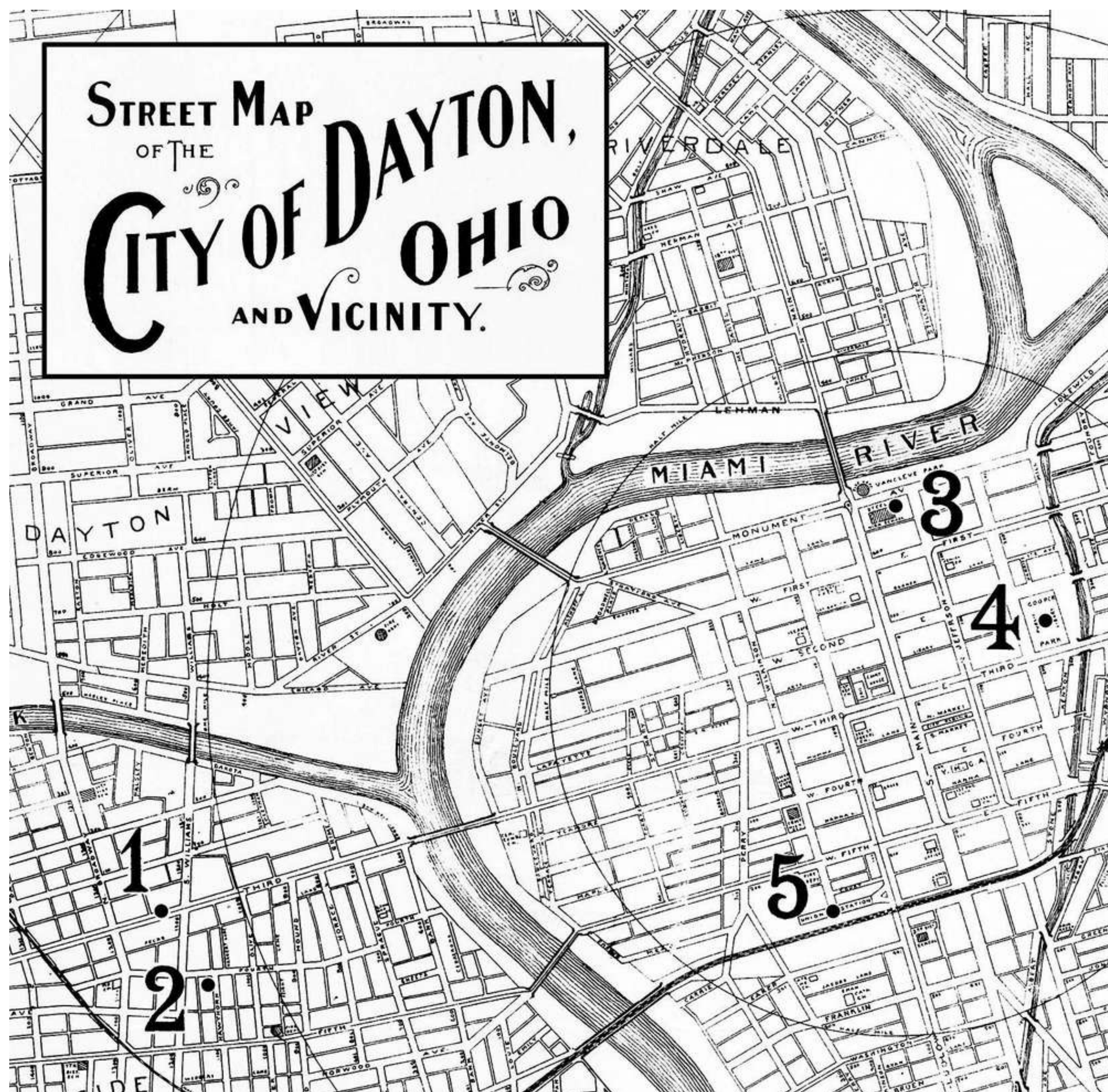


4岁时的凯瑟琳。



莱特家位于霍桑街7号的宅邸。




STREET MAP
OF THE
CITY OF DAYTON, OHIO
AND VICINITY.
RIVERDALE
MIAMI RIVER
DAYTON
VIEW
1
2
3
4
5
代顿市街道地图。



霍桑街街景，莱特一家位于右边。
左边的代顿市地图中，1处为处于西三街1127号的莱特自行车公司；2处为莱特宅邸；3处为斯蒂尔高中；4处为代顿公共图书馆；5处为联合火车站。



奥维尔高中时期的合照。奥维尔位于照片正后方，他的朋友诗人保罗·劳伦斯·邓巴位于左后方。



17岁时的威尔伯。



处刑前的奥利弗·克鲁克·霍。

The Man Who Threw the Bat that Struck Wilbur at the Soldiers' Home.

CASH ACCOUNT—SEPTEMBER

Date | Received | Paid

Dr. Oliver Crook Haugh was electrocuted in Columbus, Ohio, November 4th 1906, just after midnight. He killed his father and mother and brother November 4th, 1905, and set fire to the house to conceal the crime. When asked if he had anything to say, he simply shook his head. It is said, however, that he never admitted his guilt. Attempts have been made to connect him with the murder of several women who were mysteriously strangulated. Also, he was said to have been involved in the murder of Mary Twobey, who died at Lorian, Ohio, and Anna Patterson at Chicago. He was divorced from his wife, who had two children

莱特主教在1913年5月27日的日记中记录道臭名昭著的谋杀犯霍正是用曲棍球棒砸伤威尔伯的人。

WEST SIDE NEWS

Vol. I. DAYTON, OHIO, MARCH 23, 1889. No. 3.

West Side News.

PUBLISHED WEEKLY.

Orville Wright - - - Publisher.

TERMS:—One year, forty cents. Ten weeks, ten cents.

DAYTON, OHIO.

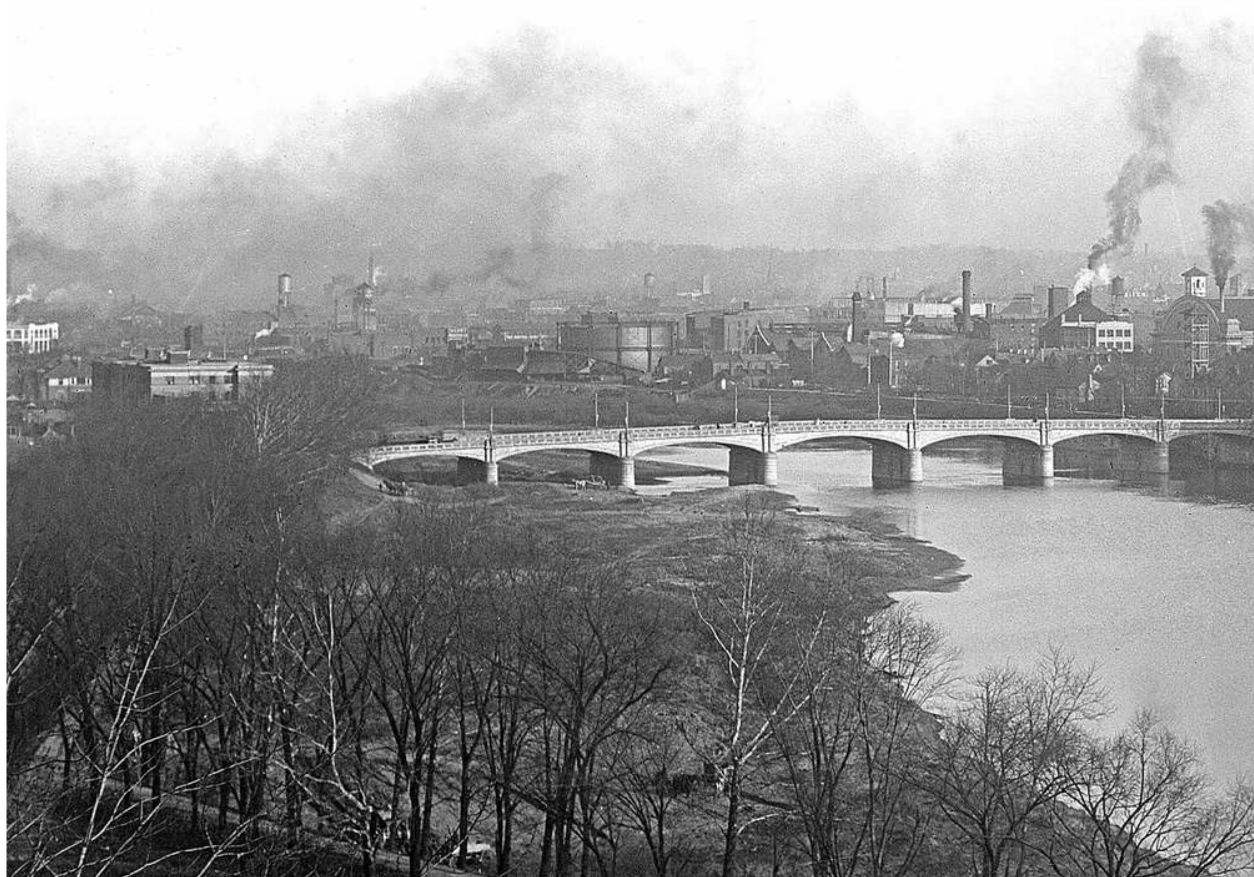
A French Detective.

We walked out together, and in the course of conversation we touched upon the way in which some persons can so disguise themselves as to hide their individuality from their most intimate

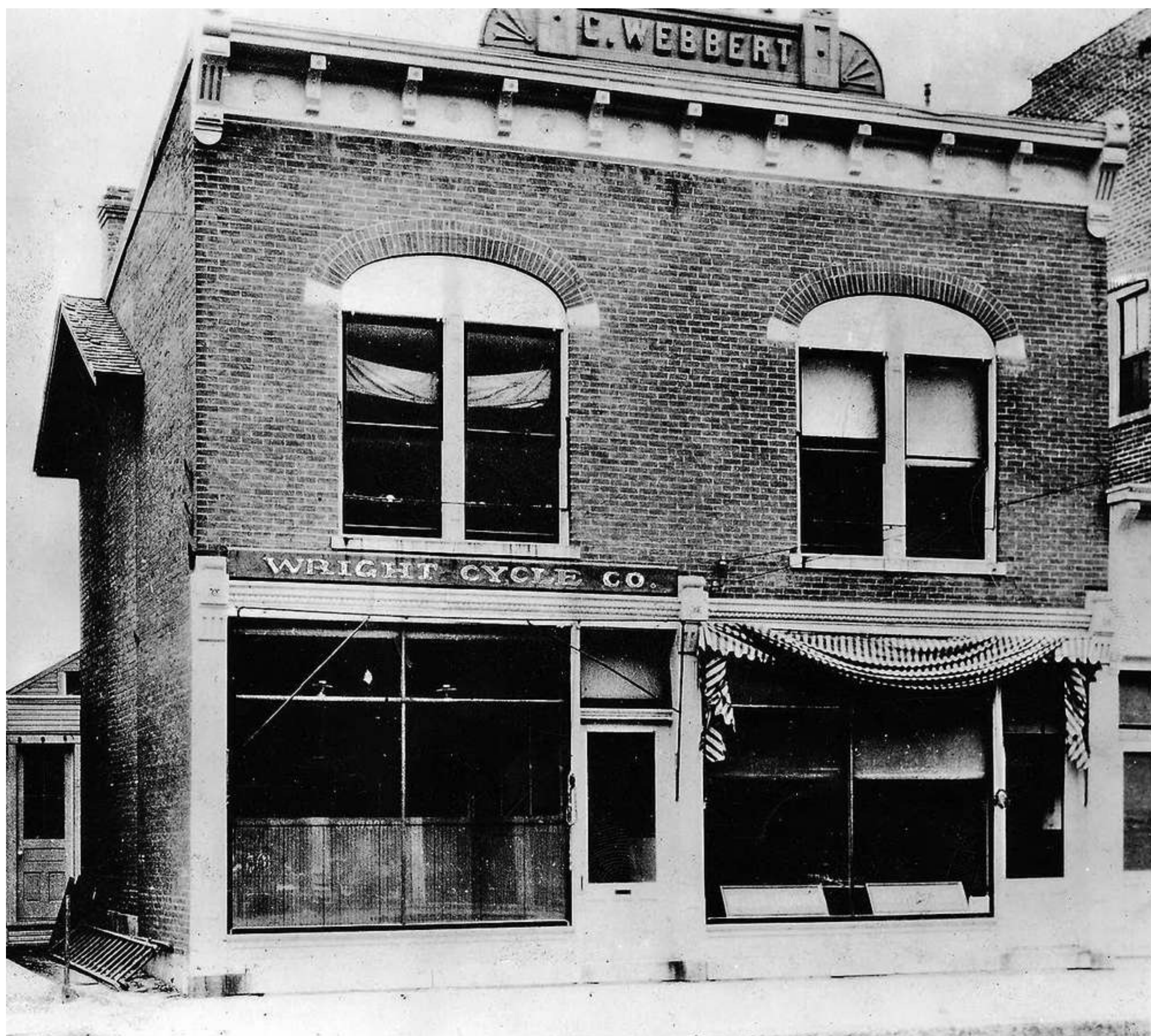
the way to Versailles. When within ten minutes or so of our destination, my new friend took off his hat, pulled off a wig, got rid of a mustache, and to my utter amazement, sat revealed before me as my friend, the detective!

How he had managed to find out that I was going to Versailles—which I had no idea of myself when I left him—or how he had so effectually concealed his appearance, that I, sitting within three feet of him, had no idea he was the man I had left some four hours before, are problems which I can not solve. The detective himself only laughed when I ask-

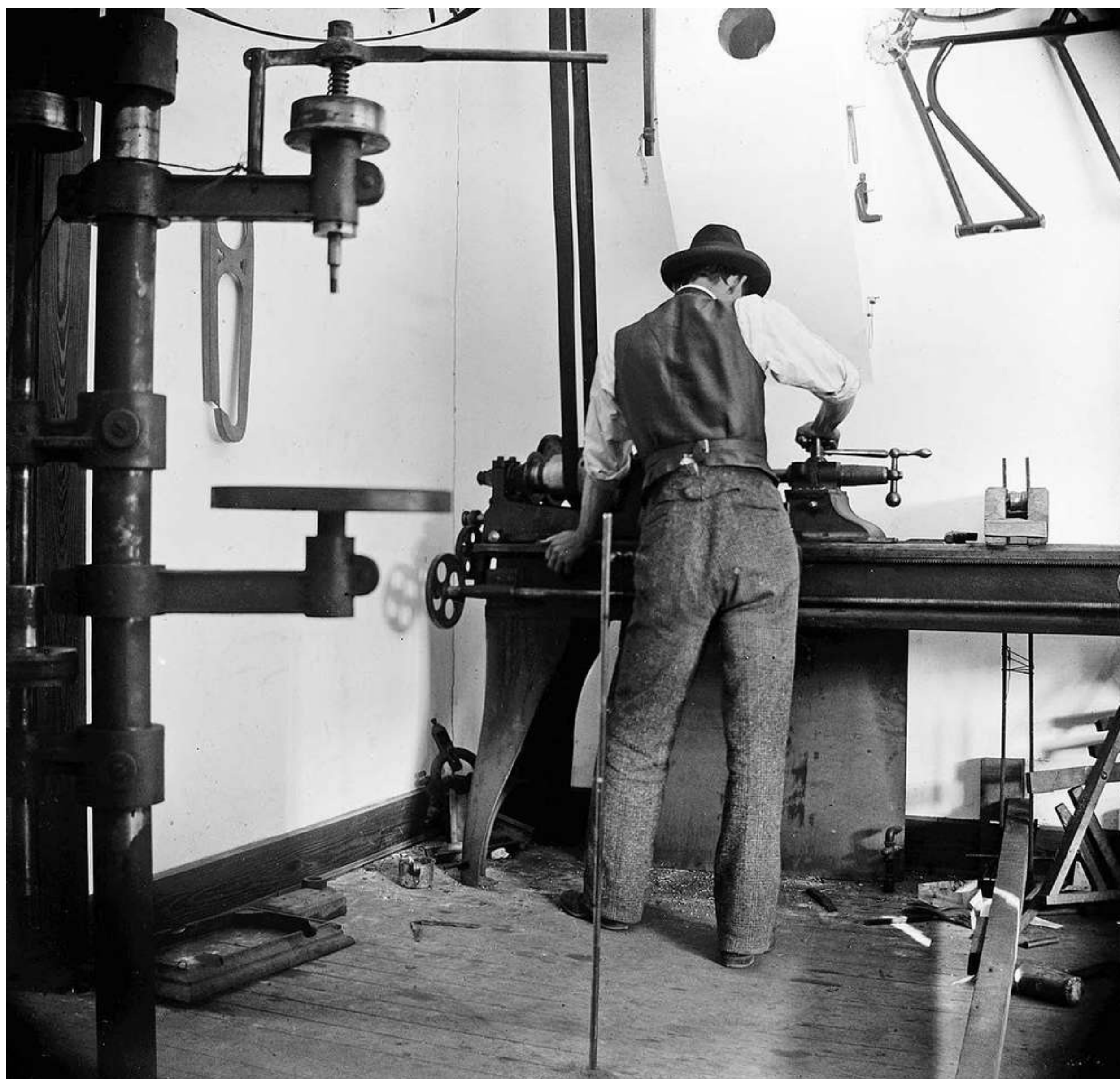
兄弟俩创办的《西岸新闻》的头版。



迈阿密河周围景色。

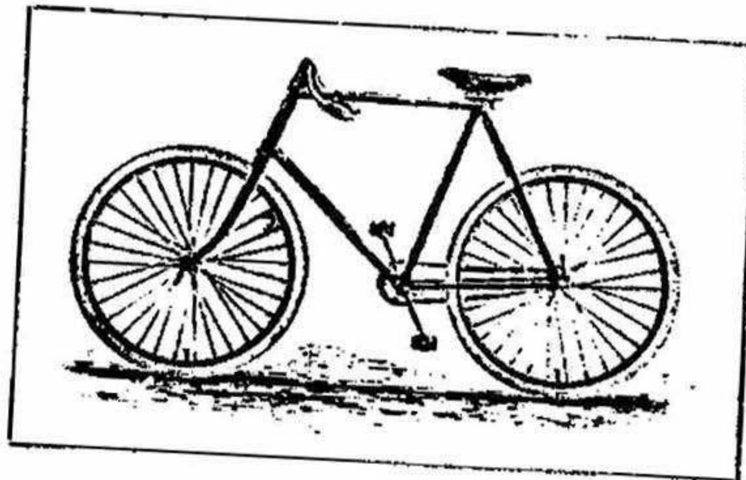


位于西三街1127号的莱特自行车公司。

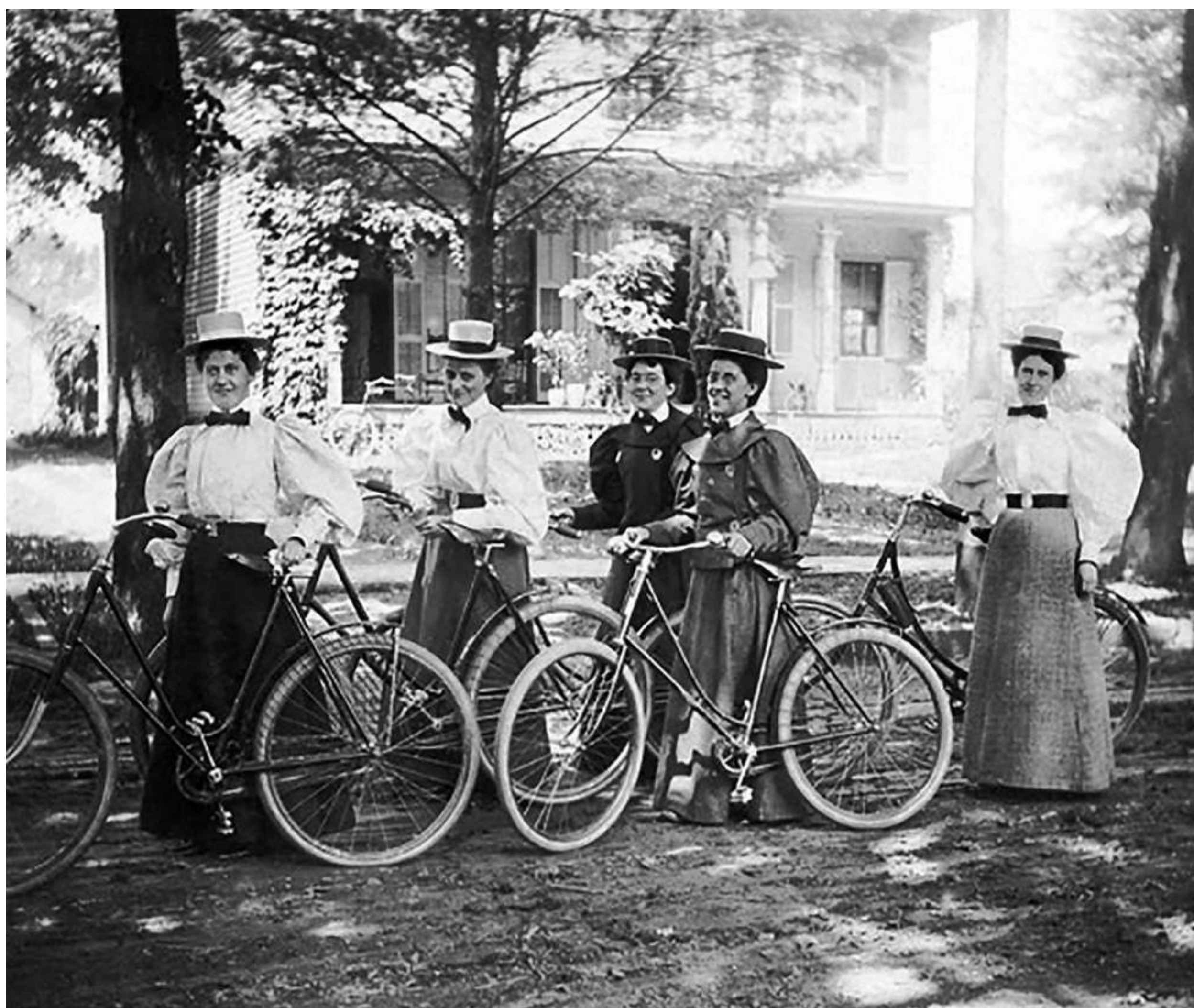


威尔伯在工作中操作金属车床。



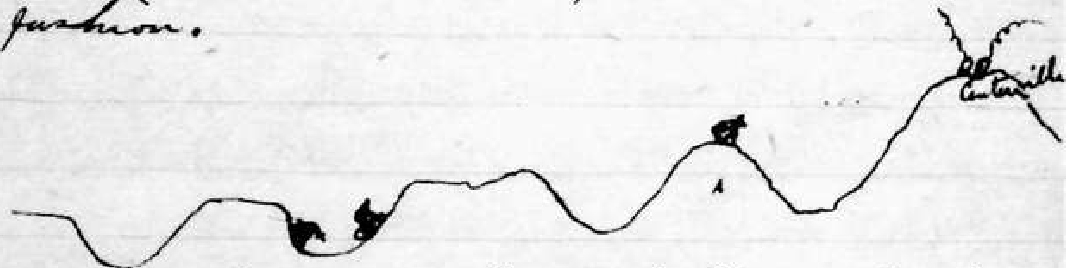


印有“范·克利夫”型自行车商品信息的宣传单。



凯瑟琳（右二）与4名欧柏林学院的朋友加入了“自行车大军”。

grounds and ran around the track a
couple times, then started South and
began to climb the ~~the~~ "classic heights
of Runnimede". In the language of the lam-
ented A. Ward "They are a success" We climbed
and then we "clumb" and then climbed again. To
rest ourselves we called it one name awhile
and then the other. The process was exactly alike
in both cases and looked a good deal like
this. only I had to foreshorten
the top of the hill when I came
to the writing instead of continuing
it up about four feet past the ~~upper~~ north
east corner of the paper. Finally we got to
the top and thought that our troubles were
over but they were only begun for after riding
about half a mile the road began to "wobble"
up and down something after the following
fashion.

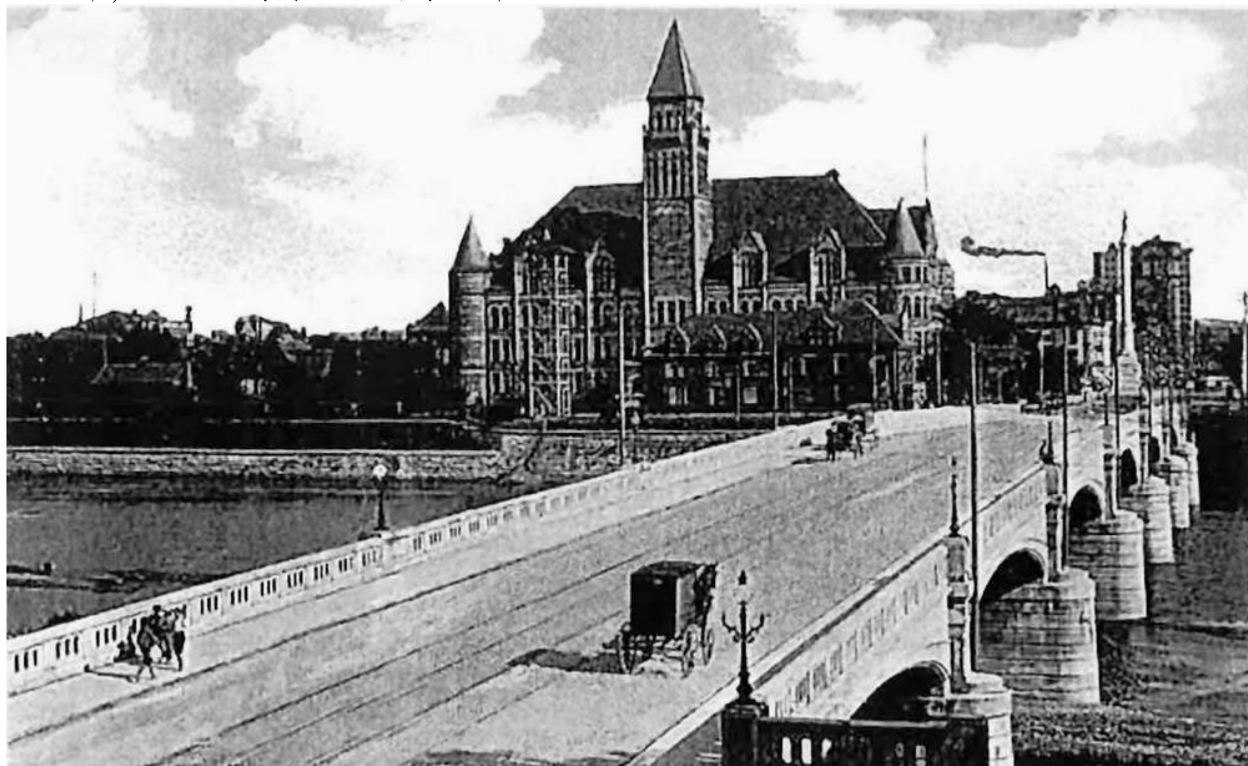


As Sir Boyle Roche would have said "just when she
had climbed to the highest of all possible hills she

威尔伯在一封信中告诉凯瑟琳他和奥维尔骑自行车去了迈阿密斯堡，往返总计31英里。



1898年，凯瑟琳身穿欧柏林学院毕业礼服。



莱特家族唯一获得学士学位的凯瑟琳毕业后回到家乡的斯蒂尔高中（图上方）教授拉丁语。



1899年，凯瑟琳（右下）与奥维尔（左下）在家中举行聚会。



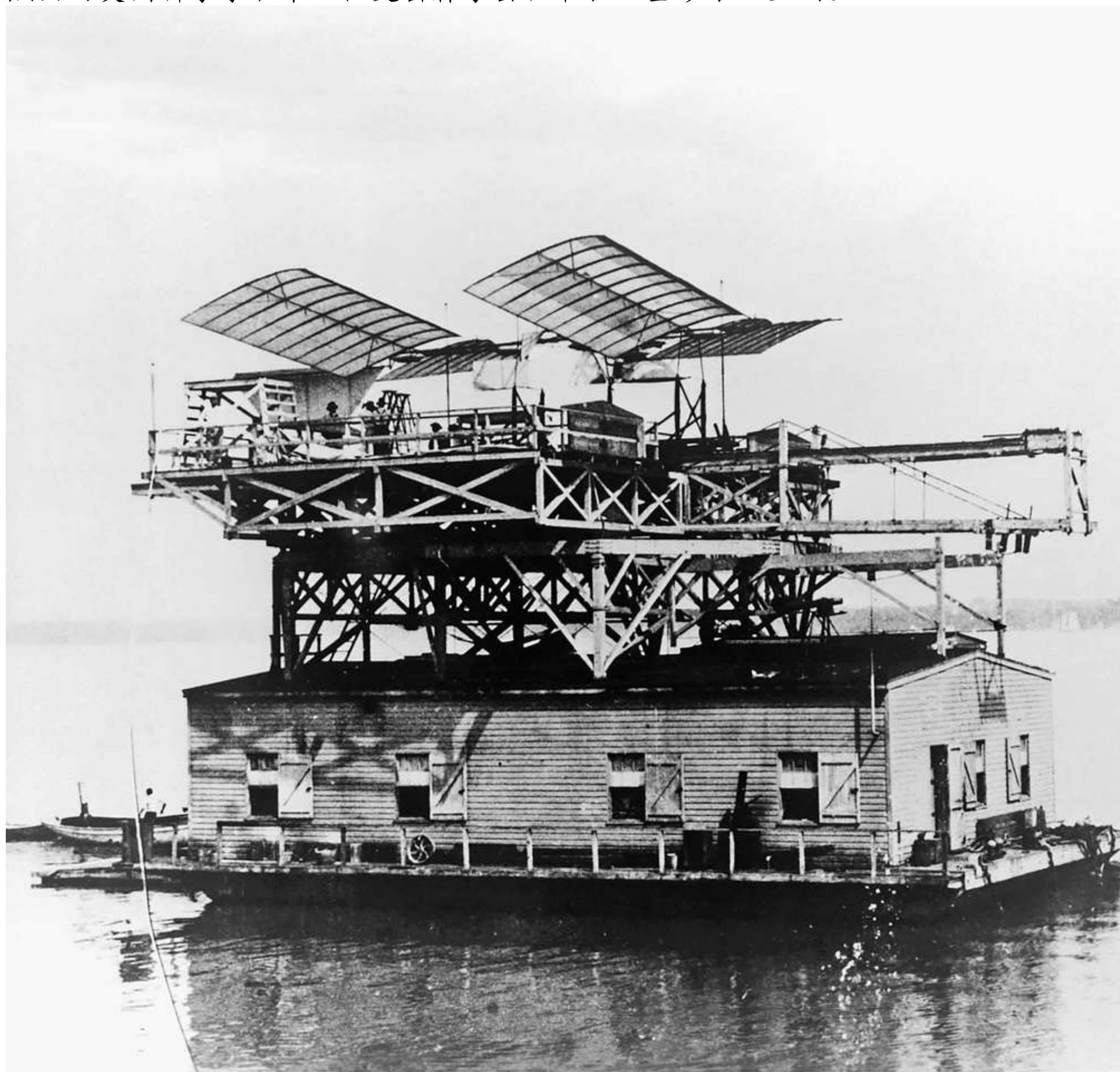
李林塔尔在试飞中。



对莱特兄弟影响很深的德国航空领域先驱奥托·李林塔尔。



杰出的美国科学家和第三任史密森学会秘书长：塞缪尔·兰利。



兰利造价高昂、饱受嘲弄的飞行器“空中旅行者”。


Wright, W.　　Established in 1892

Filed: Langley-Wright Controversy

Bicycles　Van Cleve　St. Clair

Wright Cycle Company

1127 West Third Street.

DAYTON, OHIO. May 30, 1899.

The Smithsonian Institution.

Washington;

Dear Sirs;

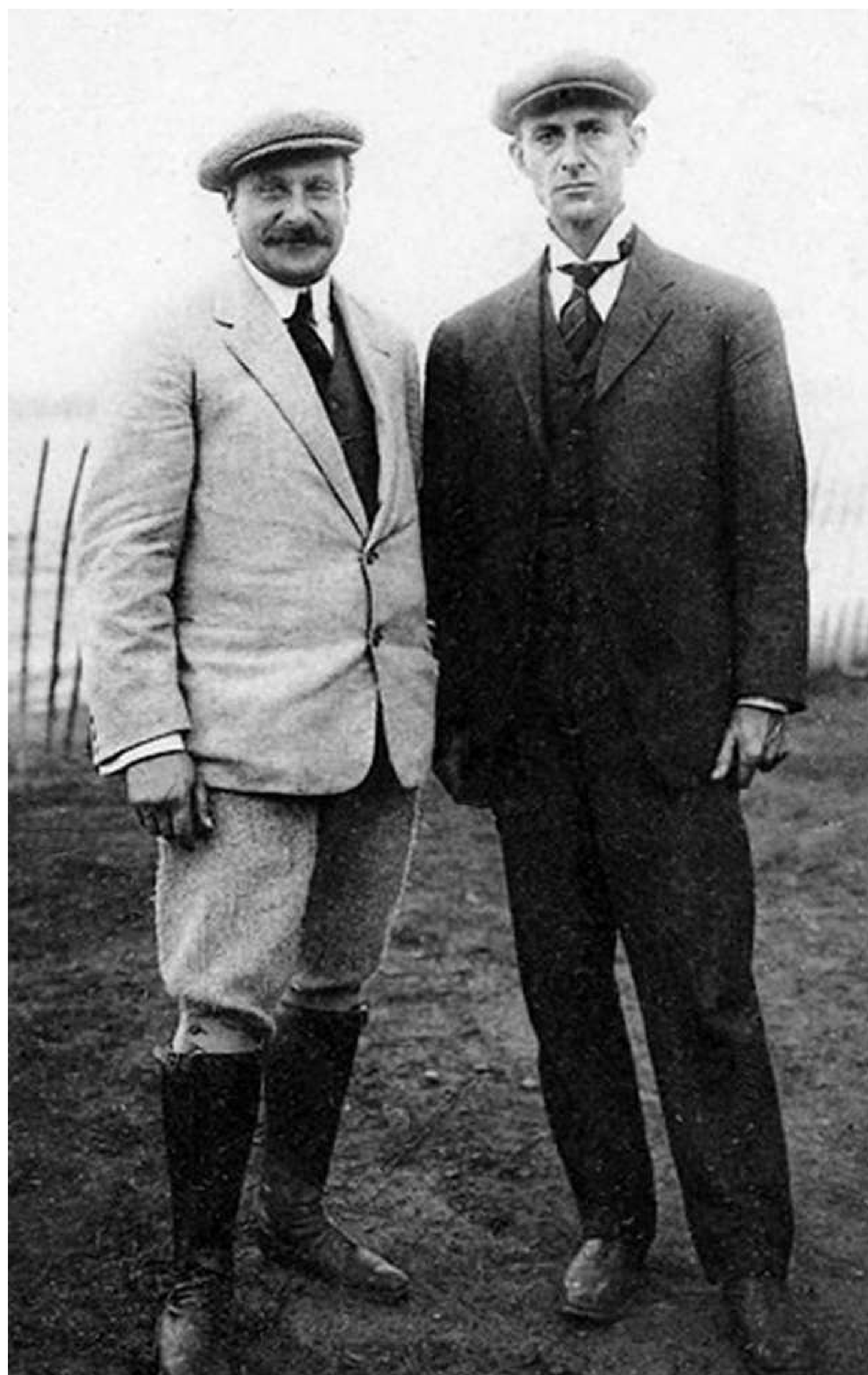
I have been interested in the problem of mechanical and human flight ever since as a boy I constructed a number of bats of various sizes after the style of Cayley's and Penaud's machines. My observations since have only convinced me more firmly that human flight is possible and practicable. It is only a question of knowledge and skill just as in all acrobatic feats. Birds are the most perfectly trained gymnasts in the world and are specially well fitted for their work, and it may be that man will never equal them, but no one who has watched a bird chasing an insect or another bird can doubt that feats are performed which require three or four times the effort required in ordinary flight. I believe that simple flight at least is possible to man and that the experiments and investigations of a large number of independent workers will result in the accumulation of information and knowledge and skill which will finally lead to accomplished flight.

The works on the subject to which I have had access

威尔伯写给史密森学会的信件第一页。



威尔伯打扮一新，在哈特·伯格巴黎的公寓中拍下一张帅气的照片。



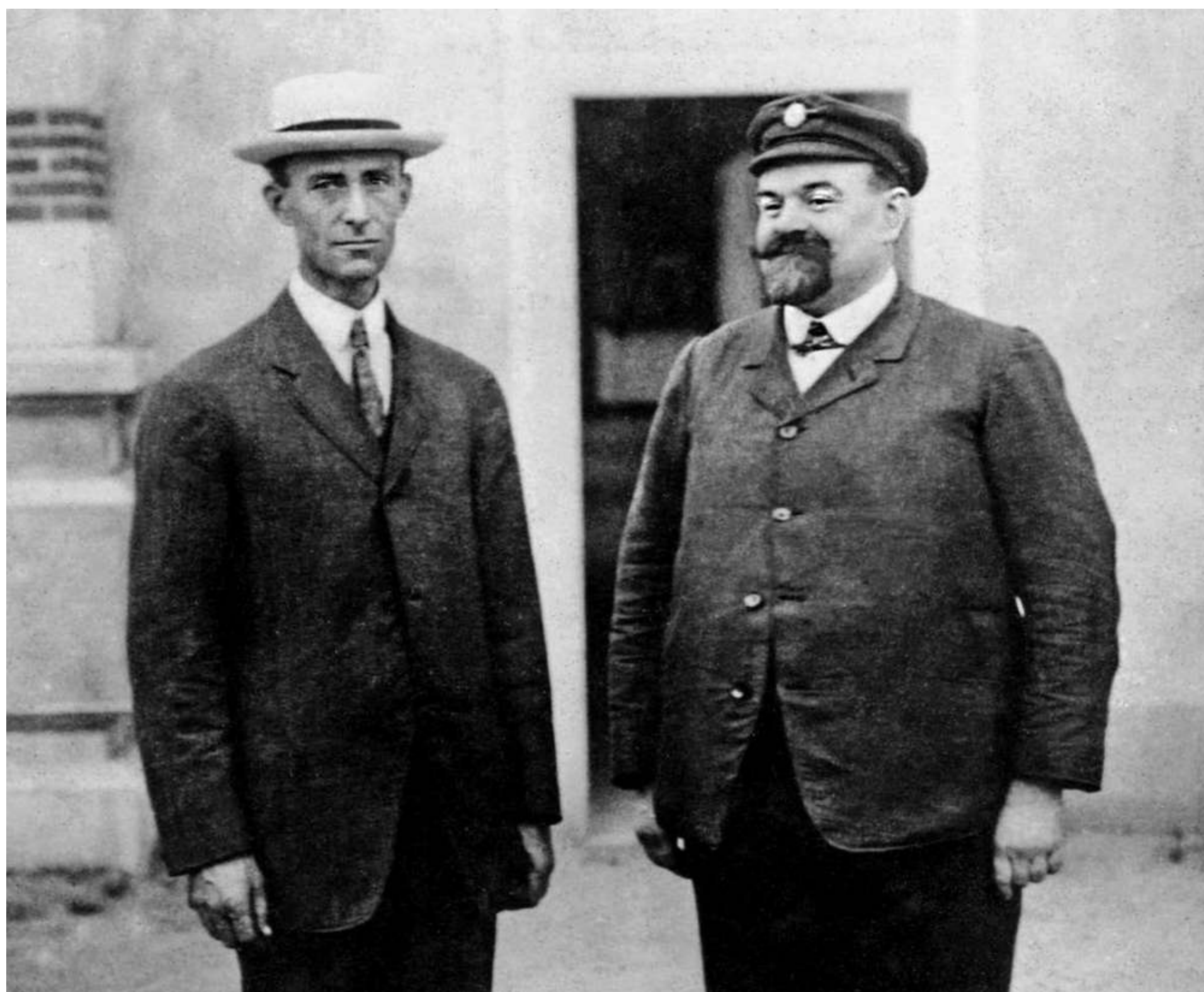
哈特·伯格和他“最重要的人证”。



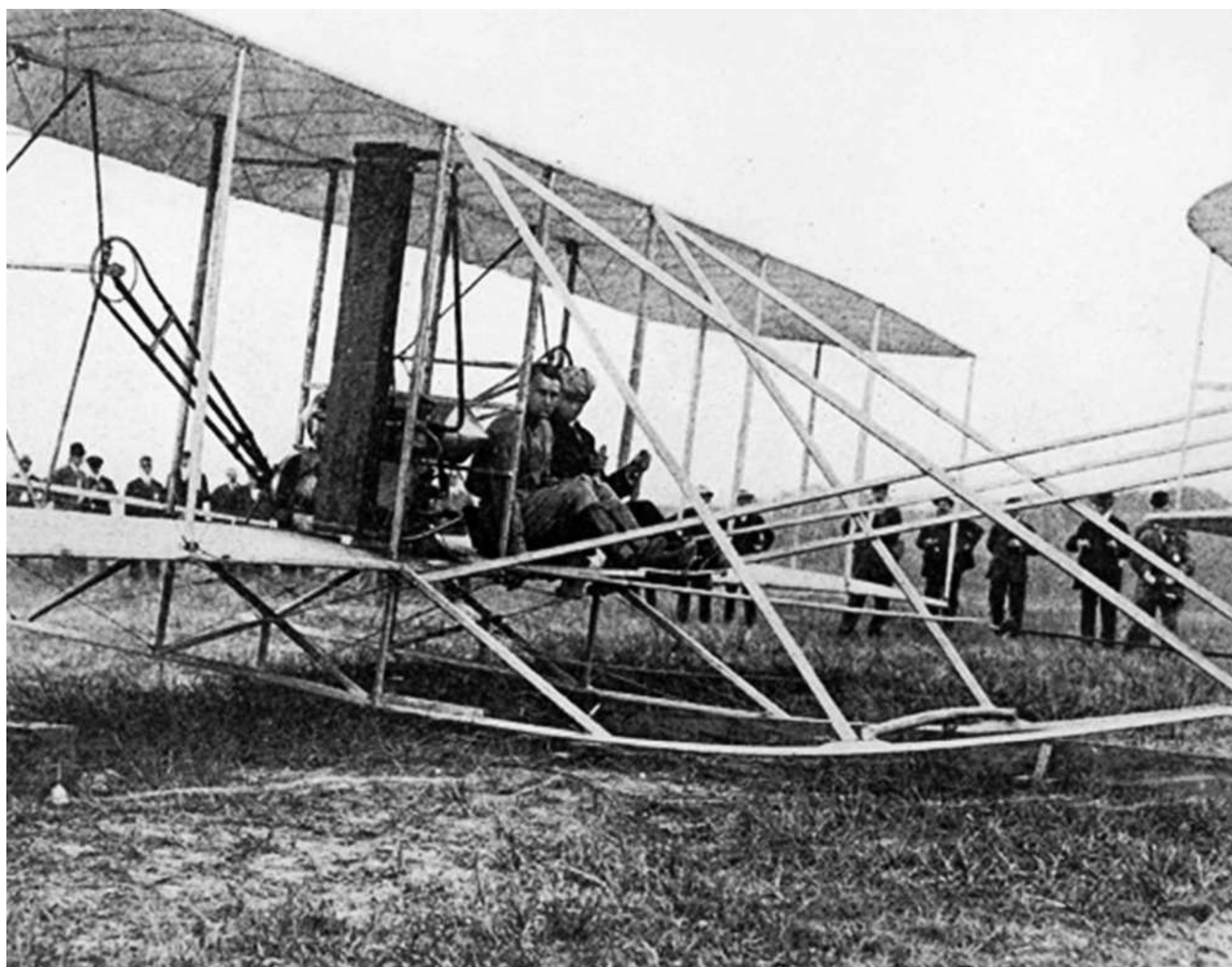
“La Patrie”（“祖国号”）是法国航空领域的新成果。



1908年，威尔伯在勒芒成功高飞。



威尔伯与向他提供了巨大帮助的莱昂·波勒。



1908年9月17日，奥维尔（戴格子帽者）与托马斯·塞尔弗里奇中尉准备试飞。



塞尔弗里奇中尉与亚历山大·格雷厄姆·贝尔交往密切，而这一点使奥维尔无法信任他。



1909年2月15日，蓬隆，凯瑟琳坐在威尔伯身边等待自己的第一次试飞。



奥维尔和威尔伯向英国国王爱德华七世介绍他们的飞行器。



威尔伯（左）和他最优秀的法国“爱徒”德兰伯特伯爵。

HARPER'S WEEKLY

A JOURNAL OF CIVILIZATION

VOL. LIII New York, October 9, 1909 No. 2755



A NEW KIND OF GULL IN NEW YORK HARBOR

威尔伯环绕自由女神像飞行的壮举引发轰动，《哈珀周刊》形容他为“一种新型的海鸥”。



“对辛勤付出最好的回报，始终都是探索到了更多的知识，而不是谋取到更大的权力。”——威尔伯·莱特和奥维尔·莱特。

献给

罗莎莉

没有鸟儿能在平静无风的情况下高飞。——威尔伯·莱特

序言

从远古时代到中世纪，人类一直梦想着能飞上天空像鸟儿一样翱翔。公元875年，一位西班牙学者因试图通过把羽毛覆盖在自己的身上进行飞行而为人所知。在君士坦丁堡、纽伦堡和佩鲁贾，还有一些人带着自己设计的翅膀从屋顶和塔楼上跳下来，其中有些人因此丧命。博学的僧侣们也在理论上进行了一些构思。差不多从1490年开始，列奥纳多·达·芬奇（Leonardo da Vinci）对这个问题做了相当认真的研究。他说自己研究飞行是命中注定的，还讲述了一只风筝落到他摇篮中的童年记忆。

根据来自俄亥俄州代顿市的威尔伯·莱特和奥维尔·莱特兄弟的说法，他们的父亲米尔顿·莱特主教很重视玩具的教育价值，而他们对于飞行的兴趣就开始于父亲从法国带回来的一个玩具，那是一架小型的直升机，由19世纪的法国实验者阿方斯·佩诺（Alphonse Pénaud）发明，这件价值50美分的玩具不过就是一根带有两个螺旋桨和扭曲橡皮筋的棍子。当时主教把东西藏在手里，说道："看这儿，孩子们。"当他放开手时，直升机就飞到了天花板上。孩子们都把它叫作"蝙蝠"。

奥维尔上小学时的第一位老师艾达·帕尔默（Ida Palmer）还记得他总在课桌上鼓捣一些小木片。当老师问他在做什么时，奥维尔告诉她，自己正在制造一种飞行器，总有一天他和哥哥会飞起来。

第一部分



第一章
开端

如果要给年轻人一些如何走向成功的建议，我会对他说，选择一对好父母，然后在俄亥俄州生活。

——威尔伯·莱特

1

在兄弟俩一起拍摄的令人印象深刻的照片中，有这样一张，他们并排坐在莱特家后门廊的台阶上，照片中的房子位于俄亥俄州代顿市最西边的一条小路上。那一年是1909年，他们的名气正值巅峰。当时威尔伯42岁，奥维尔38岁。威尔伯的脸稍长，他面无表情地看向一边，像是在想别的事情，而且极有可能他确实是在想别的事。他很瘦，可以说有些憔悴，他的鼻子和下巴很长，胡子刮得很干净，而且已经谢顶。他穿着一身纯黑色的西装和一双高帮系带鞋，非常像他们做牧师的父亲。

奥维尔直视着镜头，一条腿随意地搭在另一条腿上。比起哥哥，他要强壮一点，而且看起来更年轻，除了胡子修剪得很整齐，头发也要多一些。他穿着剪裁显然更加合身的浅色西装、时髦的菱形花格短袜和前端有装饰的皮鞋。菱形花纹已经是莱特家所有男人能够接受的最花哨的装饰了。照片中同样引人注目的是他们的手，在拍这张照片之前，这两双技艺精湛的手就已经给世界带来了奇迹般的改变。

从脸上的表情来看，他们好像没什么幽默感，但事实并非如此。他们只是不喜欢拍照。一位记者曾写道：“说实话，兄弟二人都不喜欢照相机。”实际上，他们的拍照姿势最不合常理的一点就是俩人都坐着，什么也不做，而这对于他们来说几乎是不可能出现的场景。

代顿市的其他人都知道，这兄弟俩一直非常独立、勤奋而且几乎形影不离。用他们父亲的话说，他们“像双胞胎一样亲密无间”，对彼此来说都是“不可或缺的存在”。

他们住在同一幢房子里，每周一起工作6天，一起吃饭，钱都存在银行的共同账户中，威尔伯说，他们甚至会“一起思考”。他们俩的眼睛都是灰蓝色的，不过奥维尔的没有那么明显，两只眼睛也离得更近一些。他们的笔迹很像，都是一贯的整齐清晰，他们的声音也很像，以至于在其他房间听到他们对话的人很难分辨出到底是谁在说话。

尽管奥维尔的穿着总是更加引人注目，但人们常说身高5英尺[注]10英寸[注]，比奥维尔高大约1英寸的威尔伯更像是长居法国而不是代顿的人，女人们认为他有些神秘，而且相当有魅力。

兄弟俩都喜欢音乐，威尔伯会吹口琴，而奥维尔会弹曼陀林。有时在工作的时候，他们会不约而同地吹起口哨，或者哼唱起同样的旋律。两个人都非常恋家，也都喜欢做饭。奥维尔最拿手的是饼干和蜜饯，而威尔伯对自己调的肉汁很有信心，感恩节或者圣诞节做火鸡时，他都坚持负责填料。

兄弟俩和他们的父亲以及妹妹凯瑟琳一样，浑身有使不完的劲儿，而且每周除周日以外都在努力工作，每天不是在研究，就是在家里“自我提升”。勤奋工作是一种信念，穿着防止弄脏衣服的围裙在齐腰高的工作台上为共同的研究项目一起努力是他们状态最好，也最快乐的时光。

从各个方面来看，兄弟俩都非常合拍，彼此都知道对方正在着手完成的工作，对彼此的独特天性也早已了如指掌，而且对于由大4岁的哥

哥威尔伯担任合作关系中主导的一方心照不宣。

但事情并不总是如此顺利。他们也会对彼此严格要求，相互挑剔，无法统一意见，认为对方的观点“很糟糕”。有时，在经过一个小时或更长时间的激烈争论之后，他们会发现除了两个人最初的观点互换了之外，在达成共识方面没有任何进展。

人们常说，兄弟俩都始终坚持做自己，这也是俄亥俄州最推崇的品质。他们不仅不渴望受人注目，还尽可能地避免成为焦点。尽管他们的名气越来越大，但两个人仍然格外谦逊。

但在很多方面，他们并不是完全一致的。有些差异很明显，而有些则不然。比如奥维尔平时差不多总是以正常速度走路，但威尔伯“极其活跃”，在阐述观点时会用力地做手势，走起路来速度很快，而且步幅很大。威尔伯生性更加严肃、勤奋和善于反思。他的记忆力十分惊人，能记住自己看过、听过和读过的东西。奥维尔曾经坦白地说：“我什么都记不住，可他从没忘记过任何事。”

威尔伯如此强大的专注力让他在有些人眼中很奇怪。他可以让自己不受任何人的影响。一位老同学曾说：“威尔伯·莱特给别人最深刻的印象就是他基本上生活在自己的世界中。”每天早晨，陷入沉思的威尔伯总会不戴帽子就匆忙出门，结果5分钟后又会回去取帽子。

而且大家一致认为威尔伯有一种“不同寻常的气质”，他在几乎任何情况下都能泰然自若，他的父亲曾骄傲地说他“从不慌乱”。他是一位杰出的演讲者，也是一位写作风格简明清晰的作家。这与他平时沉默寡言的状态似乎有些格格不入，尽管他并不愿意在公共场合发言，但他每次讲的话总是明确清晰、切中要害，而且往往令人难忘。在他写的专业信函、无数的提案和报告，甚至私人信函中，他的措辞和对语言的运用都是最高规格的，这很大程度上是由于他父亲长久以来所坚持的标准。事实证明这种能力对于他和他弟弟取得的空前成就至关重要。

奥维尔解释说，“威尔伯看起来很喜欢写作，所以我把工作中所有

书面的部分都留给了他”。事实上，奥维尔也非常喜欢写作，即使是在写给家人的信函中，特别是在写给凯瑟琳的信中，他也展示出了自己饱满的情绪和幽默感。在他们研究事业的早期阶段，威尔伯几乎在关系到他们利益的所有信件中都是以第一人称写作的，就好像他完全在独立工作，丝毫没有让奥维尔费心一样。

两个人中奥维尔要更温和一些。虽然在家的时候很爱说话，而且非常有趣，常常戏弄别人，但在外面他非常腼腆，有点儿像他们已故的母亲，他不肯承担任何抛头露面的工作，全部推给威尔伯去做。但同时他也更开朗乐观，是个天生的创业者，他在机械方面出色的创造天赋对于他们所有的研究项目都至关重要。

威尔伯时常有点儿担心别人会怎么想或者怎么说，可奥维尔对任何形式的批评和嘲弄都极其反感。而且家人常说奥维尔会有一些“反常时期”，每当过度疲劳或者感觉被别人利用的时候，他就会一反常态，变得喜怒无常，脾气暴躁。

在公众集会中，即使没什么话说，威尔伯也总是那个受到更多关注的人。一位旁观者曾写道：“相比之下，奥维尔·莱特先生没有任何明显的独特个性。也就是说，在一群穿着入时的男士中，你的目光不会被他吸引，而是会本能地停留在威尔伯先生身上。”

和他们的父亲一样，兄弟俩始终都是完美的绅士，对所有人都很礼貌。他们既不喝烈酒，也不吸烟或者赌博，用他们父亲的话说，两个人一直是“有主见的”共和党支持者。他们都是单身，而且所有迹象都表明这种状态会维持下去。奥维尔总说威尔伯是哥哥，应该先结婚。威尔伯则说自己还没有时间寻觅妻子。在其他人看来他似乎“害怕面对女人”。一位朋友回忆说，每当周围有年轻女子，威尔伯就会“变得非常紧张”。

两人最重要的共同点就是统一的目标和坚定的决心。他们已经把自己和一项“使命”紧紧联系在一起。

他们一直和自己的父亲以及妹妹凯瑟琳住在一起，他们的父亲是一

位传教士，由于教会的工作常常外出。凯瑟琳比奥维尔小3岁，她聪明漂亮，而且非常固执己见，是家里唯一的大学毕业生，在常住家里的三个人中，她最善于交际。1898年，她从俄亥俄州的欧柏林学院毕业之后，回到代顿，在新斯蒂尔高中教拉丁语，奥维尔曾说过，她在那里会让代顿很多的未来领袖都黯然失色。她自己在说到那些在她看来“糟糕透顶”的男孩时，也说“我把他们的机灵劲儿扼杀在了摇篮中”。

凯瑟琳戴着一副金边的夹鼻眼镜，一头黑发在脑后盘成圆发髻，显得优雅而整洁，她看上去完全就是教师的样子。她身高差不多五英尺，正如她自己所说，“属于矮个子一类”，但所有认识她的人都知道她有多厉害。在一个有三个男人和一个女人的家庭里，她也毫不逊色。她是家里最活泼的人，是个不知疲倦、整天都在说话的人，因此大家都喜欢她。她会把大学里的朋友们带回家，举办派对。她和年龄最相近的奥维尔尤其亲密。他们的生日都是8月19日，而且他们是在同一座房子里出生的。

凯瑟琳比她的哥哥们更容易受到人性弱点的困扰，有时很易怒。奥维尔练习曼陀林可能瞬间就会让她狂怒不已。她向父亲抱怨道：“他闲着没事儿，就拿起那家伙，让我几乎在家里待不下去。”父亲总对她说：“你有聪慧的头脑和善良的心灵。”但还是不免有些担心，“我特别希望你能拥有温婉端庄的女性气质，控制好自己的脾气，因为脾气并不好对付。”

朋友把他们兄妹三人叫作威尔、奥维和凯蒂。三个人中，威尔伯叫Ullam；奥维尔叫Bubbo或者Bubs；凯瑟琳叫Sterchens，这是德语单词Schwesterchen的一个变体，意思是“妹妹”。家里比他们三个年长的两个哥哥罗伊希林（Reuchlin）和洛林（Lorin）已经结婚，有了自己的家庭。罗伊希林搬到了堪萨斯州的一个农场。做簿记员的洛林和妻子妮塔（Netta），以及他们的四个孩子，米尔顿（Milton）、伊沃尼特（Ivonette）、莱恩蒂娜（Leontine）和霍勒斯（Horace）一起住在霍桑街7号的拐角处。洛林和罗伊希林都在不停地换工作，努力养家糊口，

这似乎是威尔伯和奥维尔保持单身更深层的理由。

他们已故的母亲苏珊·柯纳·莱特（Susan Koerner Wright）出生于弗吉尼亚州，小时候被带到了美国西部，她的父亲是一位德国四轮马车制造商。苏珊的孩子们都说她非常聪明、温柔体贴，而且特别容易害羞。据说她在婚后第一次去一家杂货店时，当被问到物品应该送到谁家时，她居然忘记了自己的新名字。但她也乐观开朗、精明能干，对于家人来说，她是“整理方面的天才”，因为她能把所有的东西，尤其是玩具，哪怕是雪橇，都整理得“像商店里摆放的一样”。

> 她是最善解人意的女人（凯瑟琳写道）。她能一眼看出威尔和奥维有什么不对劲，但她爱我们所有人。她决不会破坏男孩子们正在努力制作的小东西。他们乱扔的任何小东西，她都会捡起来放在厨房的架子上。

“男孩子们”都知道，他们在机械方面的天赋就像奥维尔害羞的个性一样，都直接来自自己的母亲。她1889年死于肺结核，这是整个家庭遭受的最沉重的打击。

米尔顿·莱特主教是一位尽职尽责的父亲，有很多深刻见解和智慧之言，他中等身材，仪表堂堂，留着灰白色的大胡子，很有长者威严，但嘴唇上部没有蓄须，他喜欢仔仔细细地梳理头顶稀疏的白发。和威尔伯一样，他那典型的“严肃表情”并不一定是判断他此刻心情或生活态度的最佳依据。

米尔顿1828年出生在印第安纳州的一个小木屋里，他成长的方式和价值观都很有边远地区的特色。尽管对他的母亲凯瑟琳（Catherine）知之甚少，但我们知道他的父亲小丹·莱特（Dan Wright, Jr.）是一位美国独立战争老兵的儿子，也一直是孩子眼中的英雄。据米尔顿说：“他神情严肃，举止庄重，虽然说话有些结巴，但总能一语中的。”米尔顿的父亲是边远地区少有的坚定的禁欲主义者，是一个正直而有抱负的人，

所有这些描述也都可以用在米尔顿自己以及威尔伯和奥维尔身上。

米尔顿19岁时加入基督教联合弟兄会，这是一个新教教派。22岁时他第一次布道，24岁就被任命为牧师。尽管他在教会创办的小型学院里进修了几门课程，但他并不是大学毕业生。联合弟兄会成立于美国内战之前，始终致力于废除奴隶制、争取妇女权利和反对共济会及其秘密仪式，而米尔顿·莱特也一直坚持着自己的信仰，所有认识他的人都知道这一点。

传教士的工作让他有机会骑马或者乘火车四处游历，在他那一代人中，几乎没有人像他一样去过那么多地方。1857年，米尔顿从纽约乘船去巴拿马，之后又乘火车穿越巴拿马地峡，前往俄勒冈的一所教会学校进行为期两年的教学。

1859年，米尔顿和苏珊在印第安纳州靠近俄亥俄州界的费耶特县（Fayette County）结婚，并定居在印第安纳州费尔蒙特的一个农场，他们的长子和次子就出生在那里。1867年，他们搬到了印第安纳州米尔维尔的一座有5个房间的木制农舍，4月16日，苏珊在这里生下了威尔伯[威尔伯和奥维尔的名字来自他们的父亲非常钦佩的牧师威尔伯·菲斯克（Wilbur Fiske）和奥维尔·杜威（Orville Dewey）]。

一年后，米尔顿一家搬到了印第安纳州哈茨维尔，之后一年，也就是1869年，他们搬到了代顿，并在霍桑街买了新房子。米尔顿·莱特牧师成了在代顿出版的《宗教瞭望》的主编，《宗教瞭望》是由联合弟兄会创办的全国性周刊，这份工作让他的年收入大幅增加，从900美元增加到了1 500美元。

1877年，在米尔顿当选主教后，他在教会中的职责就更多了，他和苏珊把房子租了出去，然后搬到了艾奥瓦州锡达拉皮兹市（Cedar Rapids）。那时米尔顿负责整个密西西比州西部教区，要协助安排并出席在密西西比河和落基山脉之间举行的会议，每年要经历数千英里[注]的长途旅行。4年后，他们又搬到了印第安纳州的里士满市。在那里，10

岁的奥维尔开始制作风筝，既为了玩，也可以卖给别人，而威尔伯刚上高中。直到1884年，这家人才回到代顿定居。

代顿有近4万人，当时已是俄亥俄州的第五大城市，并且还在稳步发展。那里有新的医院，新的政府大楼，而且路灯也和国内其他地方一样是用电的。时尚而宏伟的罗马式建筑风格的公共图书馆也在建设之中。再过几年，这里还要修建新的中学，这座形似塔楼的五层砖砌建筑即便放在任何一所大学的校园里也不会逊色。正如代顿人说的那样，这些建筑物是在赞颂“比单纯的物质富足更高远的追求”。

代顿位于俄亥俄州西南部的一片辽阔起伏的泛滥平原上，地处迈阿密河大拐角的东岸，在辛辛那提市以北50英里处。18世纪末期，经历过独立战争的退伍军人在这里定居，“代顿”的名字来源于该地区最初的投资者之一乔纳森·代顿（Jonathan Dayton），他是一名老兵，也是来自新泽西州的国会议员，还参与过美国宪法的签署。在铁路通车之前，这里一直发展得非常缓慢。

1859年，在希腊复古式建筑风格的法院大楼前的草坪上，亚伯拉罕·林肯（Abraham Lincoln）曾发表过演讲。除此之外，在代顿并没有发生过很多有重大历史意义的事件。然而，可以很自豪地说，这里是一个生活、工作和供养家庭的好地方，事实上整个俄亥俄州都是这样。俄亥俄州难道不是到目前为止的三任总统以及托马斯·爱迪生（Thomas Edison）的故乡吗？代顿的另一位显赫人物威廉·迪恩·豪厄尔斯（William Dean Howells）是《大西洋月刊》的编辑，他曾说过，俄亥俄州人是那种拥有“追梦勇气”的理想主义者。

> 凭借这种勇气，他们竭尽全力去实现梦想，这主要体现在他们实事求是、讲求实效的品格上，有时他们表现得很热情，甚至很狂热。

在多年后的一次演讲中，威尔伯谈道，如果要给年轻人一个如何走

向成功的建议，他会说："选择一对好父母，然后在俄亥俄州生活。"

1884年，尽管代顿迫切需要一个新的火车站，而且城里大部分的街道还没有进行铺砌，但未来发展的前景比以往任何时候都更加光明。最重要的是，全美现金出纳机公司已经在代顿成立，并蓬勃发展。在短时间内，它就会成为世界上同类企业中最大的制造商。莱特主教知道自己四处奔走的生活还将持续半年或更长的时间。尽管如此，代顿无疑已经是他们的家了。

在与地理有关的家庭教育中，有一个重要的部分几乎可以说一直在激发孩子们的好奇心，那就是主教在旅途中写的长信，这些信通常是在火车上写的。不管他去多远的地方，对于祖国及其壮美山河的热爱仍然溢于言表。他热情洋溢地写道，明尼阿波利斯和圣保罗市"在这个盛产小麦的国家，取得了了不起的发展"。他还告诉家里人，米苏拉市西部的山实在太陡峭了，以至于通过这时需要三个火车头，两个在前，一个在后。他眼中的世界，连同孩子们眼中的世界一起，一直在延伸。他在一封从加利福尼亚州比格斯寄出的信中写道："昨天，我来到这里，在凌晨1点40分的时候开始写信。"

> 你们真应该看看我们昨天乘车经过的锡斯基尤山区。我们爬得很高，为了攀上斜坡，绕了好几英里才勉强爬高了一些。走了1英里之后，我们又回到距离之前位置200英尺的地方，大约升高了175英尺。我们穿过了几条隧道，但都不长，山顶的隧道是最长的。我从没看过这样壮丽的景色，也没有走过这样陡峭的山坡。

从广泛的阅读和对生活的观察中，他在日常行为、好坏习惯、生活中要注意的事情以及要追求的目标方面似乎有着无穷无尽的忠告。他对孩子的训诫往往围绕着着装、卫生和经济问题展开。在家里，他宣扬勇敢和良好的品格，也就是他所说的"惊人的魄力"，以及崇高的使命感和毅力。在他的理解中，制定准则也是父亲职责的一部分。

人们认为年轻人无所不知，而长辈则顽固守旧。事实也许如此，但长辈对新鲜事物的看法就像年轻人对守旧作风的看法一样，有可能是正确的。

先立业，后享乐，而且为人要谨慎。你拥有的钱财，只要能让你不成为别人的负担，就足够了。

他很重视对家里的3个孩子给予同等的关心和情感，对每个人的特殊才能或对家庭做出的贡献都会表扬。但很明显，他最喜欢的是威尔伯，用凯瑟琳的话说，威尔伯就是爸爸的“心肝宝贝”。

威尔伯也是最让人担心的孩子。他年轻的时候，对任何事情都很擅长。他曾是一名明星运动员，在足球、滑冰和体操方面尤其出色，学习成绩也很优异。在代顿读高中的最后一个学年，不管是代数、植物学、化学，还是英语写作、地质学、几何学和拉丁语，他所有科目的成绩都在90分以上。有传言说他要去耶鲁大学。

但所有的计划都在瞬间破灭了，威尔伯在代顿退伍军人收容所旁边的冰冻湖面上玩曲棍球时，被一根球棒砸中脸部，他上排门牙的大部分都被敲掉了。

很难确定当时究竟发生了什么事，但从已知的少量信息来判断，事情远不止这么简单。根据莱特主教几年后所写的日记中的记录，1913年，“向威尔伯扔球棒的那个人”，也就是奥利弗·克鲁克·霍（Oliver Crook Haugh）成了俄亥俄州历史上最臭名昭著的谋杀犯之一，他在1906年，因谋杀他的母亲、父亲和哥哥而被处决，而且据说还有多达十几人被他杀害。

曲棍球事件发生时，霍的住所离莱特家只有两个街区。霍当时只有15岁，比威尔伯小3岁，但块头就像成年人一样，是附近有名的恶霸。在他被处决后，《代顿日报》上有文章称：“奥利弗总是想给他人带来痛苦，或者至少也要让别人感到不舒服。”

现在已经无法判断霍把球棒扔向威尔伯是无心还是故意。但大家都知道霍当时在西三街的一家药店工作，而药剂师为了缓解他那腐烂牙齿带来的疼痛，使用了当时很流行的一种药剂“可卡因牙痛滴”。很快，年轻的霍就对毒品和酒精产生了很深的依赖，而且行为失控，以至于他不得不在代顿精神病院进行了几个月的治疗。

毫无疑问，威尔伯是认识他的，但他们关系如何，或者霍是否出于某种原因要报复威尔伯，又或者他在事发当时是否处于药物影响中，都是未知的。除了莱特主教在日记中简单地提及，莱特家族的信件和回忆录中都没有任何关于这方面的内容。对于这次意外给威尔伯带来的毁灭性的后果，也没有太多详细的直接描述。这个家族似乎希望把整个事件留在过去，对威尔伯来说，这件事一直是他生命中鲜为人知的黑暗角落。但很明显，他的人生轨迹随之改变了。

长达几个星期，他的脸和下巴都疼得非常厉害，然后他不得不安装假牙。随之而来的是严重的消化系统并发症，然后是心悸和发病期不断变长的抑郁症。所有人都变得越来越担心，所有关于耶鲁大学的谈论也结束了。他患病的母亲尽其所能地照顾他，但随着她自己的健康状况不断恶化，威尔伯反过来开始照顾她。

主教在日记中写道：“儿子的这种奉献实属难得。”他认为威尔伯至少延长了苏珊两年的寿命。每天早上，她通常可以在别人的帮助下走下一楼，但到了晚上，威尔伯就得把她抱回楼上。

哥哥洛林似乎是唯一一个不喜欢威尔伯这样做的人。他去堪萨斯州寻找发财机会后，曾给凯瑟琳写信问：“威尔在做什么呢？他应该做点什么。他还在做厨子和女仆吗？”

在整整3年的时间里，威尔伯一直处于隐居的状态，几乎一直待在家里，在这期间，他开始了从未有过的忘我阅读。

莱特一家在位于霍桑街7号的住宅中生活了很长时间，这里规模不大，外观朴素，周围环境也同样简单。和代顿的很多地方一样，霍桑街

直到20世纪初才完成路面铺砌，而7号的住宅是一幢狭窄的白色框架结构房屋，门前还有两棵椴树和一个石头做的拴马柱，除了兄弟俩修建的用于装饰的弧形前门廊之外，这幢房子和街上的其他房子并没有什么不同。

家里总共有7个房间，楼下3个，楼上4个，所有的房间都很小。莱特家和北边隔壁的5号住宅中间只相隔2英尺。要从两幢房子中间穿过，得侧身才能走过去。

直到兄弟俩20多岁的时候，家里才有了自来水，或者说是管道系统。每周洗澡的时候，得把窗帘放下来，然后把浴盆搬到有热水的厨房去洗。房子后面有一眼开口井和木制水泵，以及屋外厕所和车棚。家里不通电，而且只能用柴火灶做饭。暖气和照明都是由天然气提供的。房屋和财产的总价值大约是1 800美元。

从门廊进入前门，就来到一个小巧整齐的前厅，不过几乎所有人都是从门廊上的一扇侧门直接走到客厅的。从那个位置看，前厅在右手边，餐厅和厨房在左手边，还有一段铺着地毯的窄楼梯通向楼上的卧室。

一楼的家具都是物美价廉的维多利亚风格，当时在俄亥俄州的每个家庭，或者说在这个国家的几乎任何地方都能看到这样的陈设：前厅窗户上的花边窗帘、装有软垫的木质摇椅、壁炉台上每个整点和半点都会敲响的吉尔伯特钟和餐厅里的镜面橡木餐具柜。高高的天花板和大小适中、风格简约的家具使房间给人的感觉并没有那么狭窄。

楼上的陈设只是一些基本的必需品：床、衣柜和便壶，不过在主教那间凌乱的卧室里，还有书柜和带有活动盖板的书桌，他的房间位于整座住宅的前部，从那里可以俯瞰街道。威尔伯的卧室在中部，而奥维尔和凯瑟琳住在后面的两个房间里。由于楼下的燃气壁炉是家里唯一的热源，所以天气冷的时候，楼上卧室的门得一直敞开着。

代顿西部铁路公司和联合铁路公司的铁轨离莱特家只有几个街区，

所以一年四季晚上都能听到火车的汽笛声，家里也始终弥漫着煤烟的味道。

不过，莱特家的藏书绝不能用“朴素”或者“平庸”这样的词来形容。莱特主教一生都非常爱看书，他打心眼儿里认为阅读的价值是不可估量的。

在学校的制式教育和家庭的非制式教育之间，他似乎认为后者更加重要。他从不过分担心孩子们在学校的出勤率。如果两个孩子中的一个选择误一两天的课，来做一些他认为值得的项目或符合兴趣爱好的事，他也觉得没什么大不了。当然，他始终认为读书是值得的。

那些他认为“非常严肃”的作品都在他的卧室里，内容主要是关于神学的，而剩下的大部分书都摆在客厅高大显眼的玻璃书橱里醒目地陈列着。在这里你可以找到狄更斯、华盛顿·欧文、霍桑、马克·吐温的作品，还有沃尔特·斯科特爵士的所有著作、维吉尔的诗歌、普鲁塔克的《名人传》、弥尔顿的《失乐园》、博斯韦尔的《约翰逊传》、吉本的《罗马帝国衰亡史》和修昔底德的作品。此外还有关于博物学、美国史和旅行的书，长达六卷的法国史，还有《益智拼字书》、达尔文的《物种起源》和两套完整的百科全书。

家里的每个人无时无刻不在看书。凯瑟琳喜欢沃尔特·斯科特爵士的小说，奥维尔喜欢霍桑写的《七个尖角阁的老宅》，而威尔伯什么书都读，尤其是当他在家休养的时候，不过他对历史类的书情有独钟。

莱特主教喜欢研究家谱，所以在家休息的时候，他的时间都花在阅读家里或者公共图书馆能找到的有关系谱学的书上。作为一个坚信家庭重要性的人，他对自己和孩子们的先人总觉得不够了解。他也想让孩子们意识到这一点，更希望他们拥有开放包容的思想和独立思考的能力。大家都说他的思维从来没有慢下来过。奥维尔总说：“他能和自己的孩子无拘无束地谈论任何话题，除了赚钱，因为他很少考虑这件事。”

在他卧室的书架上，有很多与教会有关的著作，其中就包括“伟大

的不可知论者”罗伯特·英格索尔（Robert Ingersoll）的著作，主教鼓励两兄弟和凯瑟琳去读这些书。英格索尔写道：“每个人都应该忠于自己——应该独自思考、调查和总结。”显然兄弟俩是在英格索尔的影响之下不再定期参加教会活动的，而主教似乎也心平气和地接受了这一改变。

有趣的是，尽管主教对教会的工作尽心尽力，但在他和孩子们互相写给对方的信中，几乎从来没有提到过宗教。家里也没有挂带外框的宗教画像或者圣经引文，只是在前厅壁炉的左侧有一幅圣多萝西的彩色画像，不过那是因为奥维尔习惯把他的曼陀林靠在那边的墙上，而圣多萝西是音乐的守护神。

多年之后，一位朋友告诉奥维尔，他和他的哥哥印证了没有特殊优势的美国人也能在世界上出类拔萃这一事实。奥维尔断然回答道：“但你说错了，我们并不是没有特别的优势……我们最大的优势就是在一个总是对求知欲给予很多鼓励的家庭中长大。”

2

1889年年初，还在上高中的奥维尔在自己家房子后面的车棚里开了一家印刷厂，显然主教也没有反对。那段时间奥维尔对印刷术很感兴趣，连续两年的夏天去当地一家印刷厂当学徒。他用废弃的墓石、马车弹簧和废金属设计、组装了一台印刷机。奥维尔后来解释说：“我的父亲和哥哥看到了我要成为印刷工的决心，不久就为我买了一台小型印刷机。”当时威尔伯已经伤愈，准备开始新的生活了，于是他帮助弟弟出版了一份名为“西岸新闻”的报纸，《西岸新闻》主要报道在他们生活的密西西比河西岸发生的事情和趣闻。

第一版报纸于3月1日出版，共有4页，上面刊登着17家当地商铺的广告，包括F.P.尼普金药店、W.A.林肯纺织品店（有“大酬宾”活动）、温德尔食品杂货店、克利夫兰洗衣店和H.鲁斯饲料店。奥维尔的名字出

现在出版者一栏。订阅费为每年45美分，或者两周10美分。

这一次编辑的内容和之后出版的每期报纸主要包含一篇大众感兴趣的短文和很多杂七杂八的本地新闻，显然这些都是由威尔伯挑选的。阅读该报，人们会看到：一辆货运车在狼溪桥上抛锚；C.L.卢斯教授为高中生朗读莎士比亚的著作，得到现场观众的喝彩；还有W.I.丹尼的箱包厂已经化为灰烬；霍桑南街的乔治·拉鲁把自己收藏的大量鸟蛋赠予公共图书馆；西三街的卡丽·B.奥思特蒂小姐、G.J.尼古拉斯和图拉·派斯利·斯特里特都患上了伤寒症；警员奥布莱恩、乌尔姆和基茨尔曼因为偷鸡的事，逮捕了埃德·基梅尔和另一个男孩。

与此同时，读者还能读到有关宾夕法尼亚州约翰斯敦市发生的灾害性洪水的新闻，或者是巴黎埃菲尔铁塔竣工的消息。

兄弟俩有时也会转载他们认为能够引起读者关注的其他出版物的内容，比如有一篇题为“鼓励你的儿子”的文章，就是从《建筑师与建筑新闻》中转载的。

> 不要等到儿子长大了，才开始平等对待他。要给他适当的信心，以及鼓励和建议的话，让他知道你在很多方面都信任他，要帮助他在身高或是年龄上成为男人之前，早早地就成为一个男子汉……
>
> 如果一个男孩发现自己能动手做一些物件，那往往会让他变得独立。而在着手制作之前，做好规划是非常有必要的，这对孩子来说就是一次很有价值的训练和教育。

到4月底之前，这份报纸就开始有了一些收益，奥维尔把厂子搬到了西三街上一个租来的地方，市区电车也从那里经过。当时22岁的威尔伯以编辑的身份出现在报纸上的显眼位置。

奥维尔高中时期的朋友保罗·劳伦斯·邓巴（Paul Laurence Dunbar）曾经是班里的诗人，也是学校里唯一的黑人学生，他成了《西岸新闻》

的撰稿人。后来，邓巴提议为黑人社区做一份周报，奥维尔和威尔伯用赊账的方式进行印刷，但这份报纸只维持了很短的时间。

据说，邓巴曾经用粉笔在商店的墙上写了这首四行诗以示感谢：

在印刷厂

再也看不到奥维尔·莱特了。

再也没有像他一样

聪明的人了。

1893年，在莱特主教的帮助下，邓巴的第一部诗集由联合弟兄会出版，而邓巴本人支付了125美元的成本费。几年之后，这本诗集被《大西洋月刊》的编辑威廉·迪恩·豪厄尔斯发现，邓巴于是成了全国闻名的大诗人。

1889年7月，《西岸新闻》刊登了苏珊·柯纳·莱特的讣告。到底是兄弟俩中的哪一个写的讣告，已经无从考究，但最有可能是他们共同完成的。苏珊在与结核病抗争了8年后，于7月4日在家中去世，享年58岁。

她性格内向，非常腼腆，不喜欢在公众场合抛头露面，因此只有家人才能最深切地体会她真正的价值和最高尚的品格。

两天后，在全家人的见证下，她被安葬在伍德兰公墓。之后每一年的7月4日(注)对这个家庭来说，都不再是一个值得庆祝的日子。正如主教在另一年7月即将到来的时候写道：“4号是一个举国欢庆的日子……霍桑街上也张灯结彩，但我们家并不爱国。这里没有鼓声，也没有招展的国旗，更没有绽放的烟花。”

一年后，兄弟俩把报纸的名字改成了“每日晚报”，第二年，《每日

晚报》就停办了，他们把全部精力都放在了承揽印刷业务赚钱上。

开印刷厂从一开始就是奥维尔的主意，所以他最乐在其中，总是尽可能地努力工作。但他发现威尔伯似乎表现不佳。奥维尔在1892年秋天的一封信中对父亲说："过去的几个星期，我们一直很忙，几乎没有时间写信，我每天在办公室里可以赚2~3.25美元，但是我必须和威尔分这些钱，这样一个星期下来，我剩下的钱就不多了。威尔在做印刷工作，至少他是这么说的，但从表象上我看不出什么迹象。"然而，他向主教保证，他们在家里"相处得很好"。

那个时候，凯瑟琳离家去上大学了，兄弟俩别无选择，只能尽可能地维持家里的生活，从威尔伯写给凯瑟琳的信中可以看出，在这一点上，他们成功了，而且状态很好，甚至可以说是情绪高涨。

> 你走之后，我们一直过得很好。奥维尔和我轮流做一个星期的饭。奥维尔做饭的那一个星期，我们一天三顿都是面包、黄油、肉、肉汁和咖啡。我做饭的那一个星期，花样就比较多了。你知道在他做饭的那一个星期结束时，我们储存了很多冻肉，所以，在这一星期的前几天我们吃面包、黄油、肉丁和咖啡，后几天我们的伙食是面包、黄油、鸡蛋、红薯和咖啡。我们并不会为这星期谁要做饭而烦恼，原因或许很明显。就算杰克·斯普拉特[注]夫人做饭只做肥肉，我猜杰克也不可能每隔一星期就开始做饭。

大约也是在这段时间里，兄弟俩决定对房屋进行一些重大的改造：他们建造了宽敞的环绕式门廊。他们在楼下安装了更大的新窗户，把楼上的窗户换成了百叶窗，所有这些工作都是他们亲自完成的。

重要的是，像全国许多地方的年轻人一样，他们也开始骑自行车，威尔伯曾说，他们不久前向南出发，沿着辛辛那提的高速公路一路向前，来到县里的露天市场，绕着小路骑了几圈。从那里他们继续向迈阿密斯堡行进，越过很多陡峭的山冈，看到了著名的史前阿登那迈阿密斯

堡古坟，这是俄亥俄州最大的圆锥形坟丘，记录着可追溯至两千多年前的已经消亡的印第安人文明。他们总共骑行了31英里。

自行车已经在当时引起了轰动，在各地风靡一时。（这些自行车已经不再是19世纪七八十年代那种“高轮车”了，而是所谓的“安全自行车”，两个轮子的大小是一样的。）大家称赞自行车造福了全人类，不仅好看，还对精神、健康和活力有益，甚至能改变一个人全部的人生观。医生们都在热情地称赞这项发明。费城的一位医生在《美国妇产科与妇女儿童疾病杂志》上发表文章称，根据他的观察，“自行车骑行是男女都可以参与的体育运动，是19世纪最伟大的发明之一”。

也有人提出了抗议。有人宣称自行车有道德上的危害。在自行车出现之前，青少年不可能靠步行去离家很远的地方。一本杂志警告说，如今他们花15分钟就能离家几英里。据说正是因为自行车，年轻人都不再把时间花在本应该做的看书学习上，更严重的是，骑车去郊外和乡村旅游“常常伴随着很多诱惑”。

这种担忧并没有产生什么影响。不论男女老少，不论什么职业，每个人都骑自行车。自行车俱乐部在大学校园和无数城镇不断涌现，其中也包括代顿。在欧柏林学院，凯瑟琳和一群同学与自己的新自行车合影留念。大家看起来都很高兴，凯瑟琳更是笑容最灿烂的那一个。

1893年春天，威尔伯和奥维尔开了一家自行车小店，叫莱特自行车专卖店，主要销售和修理自行车，离西三街1005号只有几步之遥。很快生意就发展了起来，于是他们搬到了这条街上更大的1034号，将店名改为莱特自行车公司。

兄弟俩中奥维尔更喜欢自行车。一位很了解他的仰慕者多年后曾说：“一说起早期‘安全自行车’上车把形状或者踏板类型之类的话题，他整张脸都在发光。”

常思进取的人永远都闲不住，兄弟俩又利用自己的休息时间，整修了霍桑街7号住宅的内部。他们在客厅建造了新的燃气壁炉和壁炉台，

重新设计并修建了楼梯，翻新了所有的装饰，给房间贴上了鲜艳的新壁纸，连天花板也贴上了，还铺上了新地毯，凯瑟琳每次从学校回来都会帮忙。威尔伯还有一项很独特的贡献，就是在楼梯口雕刻了一个新的樱桃木端柱。

所有的工作差不多是在1894年春天到来的时候完成的。3月31日是星期六，莱特主教在日记中这样写道：

> 阴天，但天气很暖和。奥维尔和凯瑟琳在布置家。几个月来第一次，我们终于有了一个可以坐下来的客厅，一切都和以前不一样了。

自行车公司的生意一直不错，但随着城里的自行车店越来越多，竞争也日益激烈。销售额增长得没那么快时，威尔伯明显变得焦躁不安，不确定自己这辈子该做什么。他一度以为自己想成为一名教师，但这种“高尚的追求”需要有大学文凭。他知道自己没有做生意的天分，也感觉自己并不适合做生意，正如他向他父亲解释的那样，他正在考虑要不要去上大学。

> 即便有合适的帮手和商业环境，我还是认为我不是很适合追求任何商业上的成功。或许我可以借此谋生，但我想知道自己还能不能做更多别的事情。对我来说，智力劳动是一种乐趣，我认为比起商业，我更适合在一些专业领域取得一定的成功。

在另外一封写给哥哥洛林的信中，威尔伯还说了很多。他不仅花了很多时间读书，还思考了很多，他对商业这个主题进行了大量的思考，并得出了一些自己的结论。

> 在商界，只有那些争强好胜、紧盯着自己利益的人才会成功。

做生意不过是一种战争的形式，每个战士都在努力把生意从竞争对手手中抢走，同时不让对手得到自己已经拥有的东西。如果一个人不咄咄逼人，不自信，甚至一点儿也不自私的话，那么他就永远不会在商业上取得成功。好斗的性格只要不过分，就没有什么可指责的，因为正是这样的人推动着世界和各种事务的发展……我完全认同莱特家的男孩子都缺乏毅力和决心的判断。这就是为什么我们当中没有人成为或将要成为出色的商人。我们有一定天分，事实上比一般人都要强，但我们当中没有一个人能充分地利用自己这种超越其他人的才能。这就是我们只是小有成就的原因。我们本来就不应该是商人……

我们这种性格的人如果要依靠自己，就会面对一种风险，那就是倒退回自己的第一个安乐窝，然后一辈子都走不出去，勉强度日（除非有大的动荡把他逼到一个更有利的位置），在这里，只有找到正确的道路，凭借特定的本领，才能继续前进。许多人更适合利用自己已经获得的机会，而不适合自己去寻找机会。

但如果找不到“第一个安乐窝”度过余生，“正确的道路”又是什么呢？他感觉自己陷入了困境。

莱特主教提出帮他支付上大学的费用。莱特主教在回信中也说：“我认为你并不太适合做生意。”后来莱特自行车公司的销量回升了，年销量一度达到了150辆自行车，所以威尔伯就留了下来。

1895年，在经商的第三个年头，他们搬到了威廉姆斯南街22号的一座街角建筑里，一楼有一个展示厅，楼上是一个机械车间。在那里，兄弟俩开始制作自己的自行车样品，并且接受订购。下面是新产品发布公告的部分内容：

这款自行车采用大口径管材、高车架、工具钢轴承和针线辐条，轮距很窄，绝对是最新式的自行车，重量大约20磅[注]。我们非常确信，市场上没有哪种自行车会比这一款更方便骑行，或者更加

耐用，我们还会提供最全面的保修服务。

这款自行车售价60~65美元，叫作“范·克利夫”，以纪念他们父系的高曾祖母，她是第一个在代顿定居的白人女性。“范·克利夫”有各种颜色供顾客挑选，与此同时，第二种比较便宜的样品也上市了，叫“圣·克莱尔”，这是为了向俄亥俄州所属的旧西北地区的第一任州长致敬。他们的收入不断增加，达到了每年2 000~3 000美元的水平。

兄弟俩在广告中写道：“范·克利夫一马当先。”而在“范·克利夫”的产品目录中，他们宣称：

> 通过公平和自由的交易，我们建立起规模庞大、颇有成就的自行车公司，我们可以很自豪地说，选择“范·克利夫”的骑手是这个城市自行车和自行车结构方面最棒的行家。如果没有他们帮忙传播“范·克利夫”的美名，我们也不可能指望大众会如此看重这款自行车。正是通过用户的口碑，“范·克利夫”才得以成为自行车行业中卓越的代名词。

在家里，洛林的孩子们给威尔伯和奥维尔带来了越来越多的快乐。他们的侄女伊沃尼特说，兄弟俩似乎从不厌倦和他们一起玩，尤其是奥维尔，而且如果他输掉了游戏，会给他们做糖果。威尔伯也会以同样亲切的方式去取悦他们，但时间不会太长。“如果我们坐在他腿上，他会把腿伸直，这样我们就会滑下来。这是让我们找点别的事儿做的意思。”

> 等到我们可以玩玩具的时候，奥维叔叔和威尔叔叔总是玩我们的玩具，直到弄坏为止，然后又把玩具修得比买的时候还要好。

也许是因为莱特主教离开家的时间太长了，所以他才如此执着地珍

视霍桑街7号的家庭生活，也就是他所说的“家庭圈”，这也解释了为什么不管他们所有人日后的生活水平如何，这样的家庭生活都对他们产生了巨大的影响。

---

1. 1英尺=0.304 8米。——编者注
2. 1英寸=2.54厘米。——编者注
3. 1英里≈1.609千米。——编者注
4. 独立日是美国的主要法定节日之一，日期为每年7月4日，以纪念1976年7月4日大陆会议在费城通过《独立宣言》。——编者注
5. 杰克·斯普拉特是英国童谣中的人物，传说他不吃肥肉。——编者注
6. 1磅≈0.45千克。——编者注

第二章

梦想生根

> 我希望能了解所有已知的东西……
>
> ——1899年，威尔伯·莱特在给史密森学会的信中写道

1

正如凯瑟琳·莱特所说的那样，她的父亲总是充满了忧虑。从她和哥哥们开始记事起，父亲就曾警告说被污染的水是可怕的威胁，报纸上的文章一次又一次地证实每一个伤寒症病例都是水中毒的一个实例。

1896年夏末，25岁的奥维尔患上了可怕的伤寒症。一连几天，他都处于神志不清的状态，几近死亡，高烧达到41度。他们的家庭医生，利瓦伊·斯皮特勒（Levi Spitler）曾经照顾过弥留之际的苏珊·莱特，他说自己已经无能为力了。威尔伯和凯瑟琳轮流守在床边。莱特主教当时在旅行途中，一听到这个消息就马上写信，说自己非常担心奥维尔，还有威尔伯和凯瑟琳。“把他放在空气最好、最舒适的房间里。快速轻柔地用海绵擦拭他的身体……从今以后，任何人都不许再喝存下来的井水。你们所有人喝的水都要烧开。”

一个月之后，奥维尔能从床上坐起来了，又过了两个星期，他能下床了，在这段时间，威尔伯已经开始阅读有关不久前在事故中遇难的德国滑翔机爱好者奥托·李林塔尔（Otto Lilienthal）的书了。他把自己读

到的大部分内容都大声读给奥维尔听。

李林塔尔是一位小型蒸汽机的制造商，也是受过正规训练的采矿工程师，早在1869年年初，他就开始滑翔，而且从一开始他就和弟弟一起进行飞行实验，这让威尔伯和奥维尔产生了共鸣。

李林塔尔说自己从鸟类身上获得了经验，他发现“飞行”的奥秘就在于鸟类可以利用自己拱形的翅膀驾驭风，事实上许多所谓的“著名的研究者”并不知道这一点。他没有利用气球进行飞行，因为它们和鸟类没有任何共同之处。“我们要找的是一种可以在空中朝着任何方向自由运动的方式。”而且只有通过亲自飞行，才能对所有涉及的部分有一个“正确的认识”。要做到这一点，就必须要和风保持“密切”的联系。

李林塔尔多年来已经设计并建造了十多种不同的滑翔机，他把它们叫作“normale segelapparate”（意为“标准航行器”）。他特别喜欢的一架滑翔机的机翼从形状上看很像那时餐厅和男士俱乐部的桌上常见的“餐巾”，这架滑翔机还有一个巨大的方向舵，形状像一片棕榈叶。这些不同的滑翔机中，除了少数几架外，全都是单翼的，而且机翼像鸟的翅膀一样呈拱形，白色的棉布紧紧地绷在柳木制成的框架上。在飞行的时候，他需要把自己的双臂挂在机翼下面。威尔伯了解到，李林塔尔飞行的地方是在柏林以北一片被称为“里诺山脉”的荒山上，从柏林到那里要坐两个小时的火车。

李林塔尔的身材很好，留着一头红发和络腮胡子，每次飞行他都会穿上灯笼裤和厚厚的护膝，然后背着滑翔机站在陡峭的斜坡上。一位来自美国的目击者描述说，李林塔尔“站在那里，就像等待发令枪响的运动员一样”，然后他顺着斜坡迎风起跑。当风托着他离开地面时，他会这样或那样摆动自己的躯干和腿，这是为了保持平衡和转换方向，他要尽可能远地滑行，最后顺利着陆。

在飞行过程中，李林塔尔还多次让别人为自己拍照，之前还没有滑翔爱好者这样做过。随着摄影技术的进步，干板相机已经投入使用，半色调相片的翻印技术也已成熟，这才使得勇敢的“飞人”和他的滑翔机的

照片史无前例地出现在世人面前。他在美国的名气比在任何地方都要大。在畅销的《麦克卢尔杂志》（*McClure’s Magazine*）上有一篇很长的文章，里面有李林塔尔飞行时的7张照片，其获得了有史以来最高的阅读量。

1894年，李林塔尔在滑翔中遭遇事故，所幸死里逃生。1896年8月9日，他驾驶着自己最喜欢的“11号”滑翔机，从50英尺高的地方坠落。第二天，他就因为脊椎断裂死在柏林的一家医院里，时年48岁。

李林塔尔曾经写道：“我们的愿望绝不能仅仅是模仿鸟类。在我们对飞行问题形成完美的科学构想之前，我们有责任坚持不懈地研究下去。”

威尔伯后来写道，李林塔尔遇难的消息第一次激发起他从童年开始就深埋在心底的兴趣。他越发频繁地阅读有关鸟类飞行的书籍。在家里的书架上，有著名的《动物结构》的英译本，这本图文并茂的著作是由法国医生艾蒂安–朱尔斯·马雷（Etienne–Jules Marey）在30多年前写的。莱特主教也对鸟类感兴趣，所以家里才有了这本书，之前威尔伯已经读过了，现在他重新读了一遍。

作者以类似开场白的方式说：“在空中飞行总是能激发起人类最强烈的好奇心。”

> 大家总是在问，人类是否只能永远羡慕鸟和昆虫的翅膀，或者说无法有朝一日像如今横渡海洋那样在空中飞行。由于冗长的计算过程，科学界不同时期的权威人士都宣称这是不切实际的空想，但我们已经见证了很多被认定为不可能的目标成为现实。

马雷做了认真的研究，而且大部分都是技术性的，这促使威尔伯阅读了更多相关的书籍，包括像J.贝尔·佩蒂格鲁（J.Bell Pettigrew）的《动物爬行、游泳和飞行运动与飞行术研究》这样的专著。对于大多数读者而言，这个标题本身就足以让人望而生畏了。但对于威尔伯来说，

这本书正是他需要的。

> 那些认为人工飞行不现实的作者（佩蒂格鲁写道），只会自作聪明地说四足动物适合在陆地生活，而鱼适合在水中生活。这当然没有错，但同样地，鸟类可以在空中飞行，鸟类翅膀的进化，和陆地上的四足动物或者水中的鱼的运动演化一样安全，甚至还要更加迅速，更加出色。

但是，这本书也强调，“‘空中之鹰’运动的方式势必仍然是一个谜”，除非我们充分了解翅膀的结构和用法。

在所有的动物活动中，飞行无疑是最好的……像固体物质一样沉重庞大的生物，竟然可以仅仅依靠翅膀就让自己在空中飞行，而且速度完全不比炮弹慢，这一事实让人惊奇不已。

威尔伯长年都在借鉴和引用佩蒂格鲁著作中的内容。这本书就像是一位伟大教授鼓舞人心的演讲，开阔了他的眼界，也让他开始用全新的方式进行思考。

大病初愈的奥维尔也开始阅读同类书籍。莱特主教自豪地说，他们“对于飞行术书籍的熟悉程度，就像医生看到自己的专业书一样”。

自行车店的生意比以往任何时候都要好。1897年，兄弟俩把公司搬到了更大的西三街1127号，之后就再没搬过了。这里和之前的几个地方一样，离家只有几个街区。这是一座两层的红砖联式房屋，相邻的另一半是费特斯和尚克殡仪及尸体防腐公司。经过相当大规模的改造之后，莱特自行车公司有了一个前展厅，后面是一间小办公室，再往后是一个宽敞的机械车间，足够放下钻床、金属车床和带锯机，这些都由燃气发动机驱动的，车间里还有一个工作台。楼上还有更大的工作区。

不到一年的时间，也就是1898年春天，代顿发生了40年来最严重的一次洪灾。在城北，有2 000人不得不放弃自己的家园。几天之后，眼

看着西区即将被淹没。奥维尔给他的父亲写信说："我们简直是死里逃生，大家组织起了500人的团队，一起成功修建了足够高的堤坝，挡住了洪水。"如果河水再上涨4英寸，那么霍桑街7号和新的商店都会浸泡在3~4英尺的水中。

几年后，附近一家五金店的老板弗兰克·汉伯格回忆说，洪灾发生的时候，他一直忙着开新店。他的大部分钉子存货都储存在地下室中，如果遇到高水位洪水的袭击，就全都毁了。汉伯格说，当莱特兄弟听说他的麻烦时，马上就来了，"他们脱下外套"，帮忙把所有的钉子都从地下室搬了出来，"没有索要或接受任何报酬"。

当时，汽车已经出现在代顿的街道上了，不过是自制的机器，而且很吵，制造者是莱特兄弟的一个朋友，名叫科德·鲁斯（Cord Ruse），他偶尔会来自行车店帮忙，他们喜欢一起谈论各种机械问题和解决方案。奥维尔对鲁斯的汽车特别感兴趣，想着也许他和威尔伯应该自己造一辆。

威尔伯对这个想法并不感兴趣。他说自己无法想象，如此吵闹而且不断有零件出毛病的发明怎么可能会有未来。他的心思已经飞往别处了。

2

1899年5月30日，星期二，那一天是阵亡将士纪念日，代顿的天气异常凉爽，天空阴沉沉的，莱特家也没有了平日里的喧闹。威尔伯独自一人在家。主教和凯瑟琳去了伍德兰公墓，准备在苏珊·莱特的墓前种下鲜花。显然奥维尔去了别的地方。

威尔伯坐在前厅里凯瑟琳那张斜顶的小书桌前，写下了他一生中最重要的一封信。事实上，考虑到这封信所引起的一切，说它是历史上最重要的信件之一也不为过。这封信是寄给华盛顿史密森学会的，写在两

张莱特自行车公司专用的淡蓝色信纸上，没有全写满，威尔伯的字迹非常清晰。

威尔伯写道：“我从小就一直对机械和人类飞行的问题很感兴趣，我按照凯利和佩诺发明的飞行器的样子，制作了许多不同尺寸的‘蝙蝠’。”[乔治·凯利（George Cayley）爵士是一位才华横溢的英国准男爵，也是航空先驱，他设计了一款玩具直升机，和莱特主教送给兄弟俩的那款由阿方斯·佩诺发明的很像。]“我之后的观察结果让我更加确信人类飞行是可能实现的，而且是切实可行的……”

> 我要开始对这一课题进行系统性研究，以便为实际的飞行工作做好准备，我会把处理日常事务以外的时间全部投入这项工作。我希望获得史密森学会已经就这一课题所发表的论文，如果可能的话，还希望获得已经出版的其他英文版著作的书单。

为了避免对方对他或对他意图的严肃性产生怀疑，他补充说：“我是一名爱好者，而不是怪人，从某种意义上说，我对于飞行器的合理构造有一些特别的理论。”

有了史密森学会助理秘书理查德·拉思本（Richard Rathbun）慷慨相赠的书和史密森学会有关飞行术的小册子，威尔伯和奥维尔都开始认真钻研起来。

奥克塔夫·沙尼特（Octave Chanute）的著作尤其有帮助，他是著名的法裔美籍土木工程师，也是桥梁和铁路的建造者，他让滑翔机成为一个专业的领域。还有塞缪尔·皮尔庞特·兰利（Samuel Pierpont Langley），他是一位杰出的天文学家，也是史密森学会秘书长。兰利曾是匹兹堡阿勒格尼天文台的主任，还是西宾夕法尼亚大学（现在的匹兹堡大学）天文学和物理学教授，他是美国最受尊敬的科学家之一。几年来，他在史密森学会雄厚的资金支持下，发明出一种蒸汽驱动的无人飞行器，他把它叫作“空中旅行者”，这架飞行器的前后有V形的机翼，

看起来像一只巨大的蜻蜓。1896年，也就是李林塔尔遇难的那一年，“空中旅行者”从波托马克河上一艘居住船的屋顶上被弹射出去，飞行了超过半英里才落入水中。

除了李林塔尔、沙尼特和兰利以外，19世纪还有很多杰出的工程师、科学家和原创思想家一直在研究可控飞行的问题，包括乔治·凯利爵士、机关枪的发明者海勒姆·马克西姆（Hiram Maxim）爵士、亚历山大·格雷厄姆·贝尔（Alexander Graham Bell）和托马斯·爱迪生（Thomas Edison），但没有一个人成功。据说海勒姆·马克西姆花了10万美元制成了一架蒸汽驱动的大型无人驾驶飞行器，结果只看到它试图起飞时就坠毁的一幕。

与此同时，法国政府花了相当大的一笔钱来资助法国电气工程师克雷芒·阿德尔（Clément Ader）研发蒸汽驱动的飞行器，然而结果很不理想，以至于整个项目都被中止了，不过在此之前，阿德尔已经用法语给这架飞行器起名为：“avion”（意思是飞机）。

在飞行实验中，除了负担成本，还要面对不光彩的失败，冒着受伤，当然还有死亡的风险，所以研究者不可避免地会被嘲笑为怪人、疯子，而且这在很多情况下都是有充分理由的。

50多年来，或者早在莱特兄弟开始进入这个领域之前，从媒体的描述中可以看到，那些想要成为“天空征服者”的人，以及他们奇怪或者幼稚的飞行器，早已成为大众笑料的不竭源泉。19世纪50年代，一位法国发明家想出了一个巧妙的点子，就是用一把椅子、固定在他背上的一对“翅膀”和一把巨大的伞（这把伞是用来提供升力还是遮阳的，从来没有人解释过）飞行。19世纪70年代，佐治亚州的查尔斯·戴尔（Charles Dyer）发明了一种鸭子形状的飞行装置。19世纪90年代，《旧金山纪事报》在飞行器主题的综述报道中称，“飞行器怪人”随着年龄的增长，会变得越来越愚蠢，甚至会到“低能”的程度。

一些更为周密的新想法像洪水一般涌入美国专利局申请批准，其中有一种名叫“aerostat”（意为轻航空器）的像鱼一样的大型飞行器，它有

着铝板构成的主体和扇形尾翼。《华盛顿邮报》这样写道：

> 主体由一对机翼支撑，翼展（左右翼尖的直线距离）和主体的长度相当，机翼倾角由一个操纵轮来控制，这样飞行器在空中就可以自由地上升或下降。动力来自机身后部的一系列爆炸反应：硝化甘油颗粒自动进入一个向后打开的杯状容器中，然后用电来引爆。

《华盛顿邮报》随后明确地宣称："人类不能飞是事实。"

在所有这些以嘲笑的方式被报道或者谈论的内容中，有一首题为"达赖厄斯·格林和他的飞行器"的喜剧诗，给广大的读者带去了欢乐，而且在相当长的的时间里被传播和引用。这首喜剧诗的作者是著名的新英格兰作家J.T.特罗布里奇（J.T.Trowbridge），在长达30多年的时间里，它一直是家庭聚会上当众朗读和背诵的热门选择。

达赖厄斯是一个头脑迟钝的农场男孩，他想："鸟儿能飞，那我为什么不能呢？蓝知更鸟和燕雀难道会比我们更聪明吗？"他偷偷地在谷仓的阁楼里开始工作了。

> ……用顶针和线，
>
> 还有蜡、铁锤、搭扣和螺丝钉，
>
> 以及聪明人会用到的一切，
>
> 比如两只作为飞行器模板的蝙蝠，真是奇怪的东西！
>
> 一个木炭锅和一对风箱；
>
> ……一些电线和几把旧雨伞；
>
> 用马车的厢盖做成尾翼和机翼；
>
> 再加上一件马具、背带和绳子……
>
> 除了这些，还有其他一百多件东西。

当达赖厄斯坐在自己的“成果”中，从谷仓阁楼跃入空中时，结果只能是坠毁，他的发明变成一堆“缠绕的绳子，断开的背带和折断的机翼，以及如流星般坠落的一切”。这个故事的寓意是“做你该做的事”。

这些都没能阻止或者吓倒威尔伯·莱特和奥维尔·莱特，但事实是他们都没有接受过大学教育，没有进行过正规的技术培训，没有与其他人一起合作的经验，没有身居高位的朋友，没有赞助者，也没有政府的补贴，自己的钱也很少。还有一种完全现实的可能性就是，他们在某一时刻，可能会像奥托·李林塔尔一样丢了性命。

在李林塔尔遇难的几年前，《大都会》（*Cosmopolitan*）杂志上有一篇文章，塞缪尔·兰利在其中强调，那些愿意尝试飞行的人应该像那些为了崇高目标冒着生命危险的人一样，受到重视和关爱。然而，由于年龄的原因，兰利和奥克塔夫·沙尼特都自觉规避了这种风险。

重要的是，尽管如此，那个时代还是充满了发明创造、技术创新和各种新点子。乔治·伊斯门（George Eastman）发明了“柯达”盒式相机；艾萨克·梅里特·辛格（Isaac Merritt Singer）发明了第一台电动缝纫机；奥的斯公司在纽约的一座办公楼安装了世界上第一台电梯；还有第一套安全剃刀、第一个捕鼠器和美国生产的第一辆汽车，而这些都发生在奥维尔开印刷厂，以及威尔伯不再自我孤立之后的十几年中。

在当时，城市中处处都存在着一种发明创造就是核心生活方式的氛围。根据美国专利局的数据，大约就在19世纪结束之前，代顿的新专利相对于人口的比例在全国是最高的。代顿的大型工厂和制造厂的规模在不断扩大，火车车厢、收银机、缝纫机和枪管不断被生产出来。（比如，戴维斯缝纫机公司的工厂每天能生产400台缝纫机，排列起来足有1英里长。）此外有成百上千家小商店和作坊在制作马项圈、紧身胸衣、肥皂、衬衫、扫帚、车轮、耙、锯、纸箱、啤酒桶和工装等，当然还有自行车。

在写给史密森学会的信中，威尔伯还提到了他对鸟类的兴趣。他写道，实现人类飞行只是“熟悉所有特技表演中的原理和技巧的问题”，而

鸟类则是“世界上最训练有素的体操运动员……是天生的飞行家”。

在史密森学会提供给他的资料中，有一本英译版的《空中帝国》，这本书1881年在巴黎出版，作者是法国农场主、诗人和飞行学员路易斯·皮埃尔·穆亚尔（Louis Pierre Mouillard）。这本书对威尔伯的影响是空前的。在很长一段时间里，他都认为《空中帝国》是有史以来“航空文学最杰出的作品之一”。对威尔伯来说，飞行已经成为一项“事业”，而穆亚尔就是这项事业伟大的“传教士”，“就像在旷野呼喊的先知，劝诫世人改变对于人类飞行可能性的怀疑”。

在《空中帝国》的开头，穆亚尔就清楚地警告说，读者可能会完全陷入人类可以解决飞行问题的想法中。“这个想法一旦侵入大脑，就不会再有别的想法产生了。”

即便如此，穆亚尔还是进一步谈到了飞行生物的神奇，丝毫不掩饰自己狂热的激情。

> 哦，无知的人类！睁开眼睛，你会看到数百万只鸟儿和无数昆虫划过天空。所有这些生物在没有任何支撑的情况下，在空中自由旋转；其中有很多还在平稳地滑翔，连续几个小时不扇动翅膀，完全不会疲劳；在看过利用所有知识完成的飞行演示之后，你会承认飞行术就是接下来要走的路……
>
> 我们只需要仔细观察那些有翅膀的物种是如何飞行的，然后认真思考我们看到的一切，而且最重要的是，要努力去正确理解这些生物的行为方式，这样我们就一定不会误入歧途，并走向最终的成功。

想要观察一只全速飞行的鸟，你只需要有“好眼力”，以及知道怎样用望远镜或野外望远镜，但你还是要“清楚该看什么”。

在一个名叫平纳克斯（Pinnacles）的小镇南边，威尔伯沿着迈阿密河崎岖不平的河岸开始观鸟。星期天，他会骑上自行车，像穆亚尔所提

倡的那样，在这里观察相当长的一段时间。

穆亚尔一生中的大部分时间都生活在埃及和阿尔及利亚，他特别喜欢那里展翅翱翔的非洲秃鹫。他观察过的秃鹫成千上万，然而每次他看到有秃鹫从头顶飞过，还是忍不住心生感叹，一路跟随。

> 它知道如何上升，如何毫不费力地在风中翱翔……它飞起来是那么轻松……它利用的是风，而不是自己的肌肉。

穆亚尔说，这就是将要“引领人类飞越广阔空间”的飞行方式。

3

对威尔伯和奥维尔来说，梦想已经生根。他们将会证明，李林塔尔和穆亚尔的著作中“不可战胜的热情感染了我们，并且把无意义的好奇心转化为积极奋发的工作热情”。

根据他们先前阅读过的大量文献和对飞行中鸟类的充分观察，还有更重要的是相当长时间的思考，他们设计制造出了自己的实验轻型滑翔机。他们对航空学的术语已经很熟悉了，这些术语能够解释在飞行中保持“平衡”或者说稳定时涉及的诸多因素，就像在骑自行车时一样，飞行中的平衡是非常关键的。空气流过机翼拱形上表面的速度要更快，因此那里的压力要小于机翼下表面的压力，这样就产生了升力。俯仰指飞行器向前或向后倾斜，也就是机头向下或者向上。滚翻指机翼旋转，一侧向上一侧向下，就像正在摇晃的船一样。偏航是指飞行方向根据机头指向向左或向右发生偏移。

兄弟俩都明白平衡是最重要的因素。困难的不是升空，而是在空中持续飞行，他们的结论是：李林塔尔最致命的问题是控制不力。奥维尔写道：“他在空中没能保持好飞行器的平衡。”仅仅依靠在半空中摆动双

腿或大致调整身体的重心是不够的。

威尔伯对飞行中鸟类的观察使他确信，鸟类所使用的“积极有效的恢复平衡的方法”远不止飞行员努力调整自己的身体重心那么简单。他突然想到，鸟类是通过调整自己的翼尖，从而使一侧的翼尖呈现较大的角度，而另一侧呈现较小的角度。因此，鸟类对于平衡的控制是“利用空气的动力反应而不是调整自身重心”。

最重要的是技巧，而不是机械。威尔伯已经非常确定在没有知识和技能的情况下，飞行是不可能实现的，而技能只能来自空中飞行的经历。他算了算，李林塔尔在5年时间里致力于滑翔机和滑翔研究，但实际总共只飞行了5个小时。这是不够的，他和奥维尔不会这样做。

一天晚上，威尔伯在家里用一个去掉左右两侧纸板的小纸箱，在奥维尔、凯瑟琳和来做客的欧柏林学院的同学哈丽雅特·西利曼（Harriet Silliman）面前进行了一次演示。威尔伯通过按压纸箱顶部和底部的两个对角，向他们说明如果双翼滑翔机的两个机翼发生扭曲或者“变形”，那么机翼在空中的角度或者说仰角就可以像鸟类一样发生变化。如果一侧机翼迎风的角度比另一侧的更大，那这一边的升力就更大，这样，滑翔机就可以倾斜着调整方向。

人们有时会说，从提出“机翼变形”或者“机翼扭曲”的那一刻起，威尔伯就已经朝着兄弟俩的目标，迈出了至关重要而且史无前例的一步。

4

1899年夏天，在西三街自行车店楼上的一个房间里，兄弟俩开始研制他们的首架飞行器：用劈开的竹子和纸制成了一架翼展5英尺的风筝式飞机。这是一架双翼飞行器，有上下两个机翼，沿用了奥克塔夫·沙尼特设计的滑翔机结构，但稳定性更好。机翼以桥梁桁架的方式连接在一起，并与垂直的松木支柱和交叉的金属丝相连。另外，飞行器上还有

一套原始的绳索传动系统，这样地面上的操作者可以用手中的操纵杆控制机翼的摆动。

8月初，威尔伯在城外的一块空地上测试了这个模型。奥维尔由于某种原因没能到场。只有几个小男孩见证了这次试飞。奥维尔后来写道：

> 根据威尔伯对测试过程的描述，这个模型对于机翼表面的扭曲会迅速做出反应……当他操纵与绳索相连的操纵杆使机翼的上表面变得平直时，机头会按照预期向下转；但在模型向下俯冲时，传动的绳索会变松弛，使他无法继续控制。模型很快就俯冲到地上，在场的小男孩们为了不被撞到只能趴在地上。

尽管如此，兄弟俩还是觉得这次测试清楚地表明他们的控制系统是有效的，是时候开始研制载人滑翔机了。

1900年4月，威尔伯度过了自己的33岁生日。4个月后，奥维尔和凯瑟琳分别过了他们的29岁和26岁生日。在凯瑟琳的生日那天，她很高兴地对他们的父亲说，哥哥们送给她一座沃尔特·斯科特爵士的半身像。

由于他们三个人现在都要工作，所以凯瑟琳决定雇一个人白天来家里帮忙打理家务。被雇用的卡丽·凯勒（Carrie Kayler）虽然已经14岁了，但个头很小，连厨房里的煤气灯都够不着，所以只好站在椅子上。奥维尔很喜欢把她逗到快要哭出来为止，这时威尔伯就会说："我想差不多了，奥维。"

卡丽·凯勒回忆说："奥维尔先生会马上停下，他总是很听威尔先生的话，但从不听别人的。"凯勒在近半个世纪的时间里一直是这个家庭的一部分。

1900年5月13日，威尔伯给奥克塔夫·沙尼特写了一封信，这是他第一次给这位著名工程师写信，他希望对方能推荐一个适合进行飞行试验

的地方，威尔伯说自己想找一个没有雨也没有恶劣天气的地方，还要有足够大的风，比方说时速15英里的风。

沙尼特回信说，他所知道符合这些条件的地方都在加利福尼亚州和佛罗里达州，但都缺少适合软着陆的“沙丘”。威尔伯如果选择南卡罗来纳州或者佐治亚州沿海地区的话，可能会更好一些。

兄弟俩已经认识到，风是必不可少的条件。显然如果他们要完成自己一心想完成的目标，就必须从实践中了解风的作用方式。

威尔伯向华盛顿的美国气象局咨询了全国各地盛行风的情况，对方提供了一百多个气象站每月的风速记录，其中让他们特别感兴趣的是位于北卡罗来纳州外滩群岛的一个名叫基蒂霍克（Kitty Hawk）的偏远村庄，那儿距离代顿大约700英里。在此之前，兄弟俩离家最远的一次出行是去芝加哥参加1893年哥伦比亚博览会。尽管他们在几次露营旅行中体会过“艰苦的生活”，但和去北卡罗来纳州的海岸相比，这些完全是小巫见大巫。

为了确定基蒂霍克是正确的选择，威尔伯给当地气象台的负责人写了一封信，对方对基蒂霍克稳定的海风和沙滩非常有信心。从地图上可以清楚地看到，基蒂霍克与世隔绝，很适合进行秘密的试验工作。

1900年8月18日，基蒂霍克邮政局前局长威廉·J.泰特（William J.Tate）写信给莱特兄弟，进一步鼓励他们：

> 基蒂霍克气象站的J. J. 多舍（J. J. Dosher）先生让我回复你有关基蒂霍克是否适合进行飞行器训练或者试验等问题。
>
> 我的回答是，你们会在这里找到几乎任何一种你们能想到的场地，比如，你们能找到一片1英里×5英里的沙地，那里只有一座光秃秃的山，中心位置高约80英尺，没有任何树木或灌木影响风流的均匀性。在我看来，这个地方非常合适：风总是很稳定，通常风速都在每小时10~20英里的范围。

北卡罗来纳州伊丽莎白城离这儿35英里，你们可以从那里坐船来……曼蒂奥离这儿12英里，每周一、三、五有到这里的邮船。我们有电报通信服务，每天都可以收发信件。这里的气候非常宜人，你们能找到适合搭帐篷的地方，如果你们的人不太多，那么可以去私人家庭借宿；建议你们在9月15日到10月15日之间来。不要等到11月，因为到那个时候天气会变得有点恶劣。

如果你们决定在这里进行试飞，为了你们的方便舒适和试验的顺利成功，我愿意竭尽全力，我保证当你们来的时候，一定会受到热情友好的招待。

就这么定了，就选基蒂霍克。

在8月的最后几周里，兄弟俩造出了一架全尺寸的双翼滑翔机，他们打算在基蒂霍克试飞的时候再组装：一开始先作为风筝式飞机进行试飞，如果一切顺利的话，他们再亲自去飞。这架滑翔机翼展18英尺。包括白蜡木肋材、钢索和覆盖机翼的布在内，所有必要的零部件的总成本不超过15美元。滑翔机上唯一缺少的是长的云杉翼梁，因为在代顿根本找不到。但是威尔伯相信他们一定能在东海岸找到。

所有的东西都被装在板条箱里，同必要的工具和帐篷一起，用船运往东部。威尔伯要先去那里把东西都整理好。为了带更多的工具和衣服，他借了凯瑟琳的大旅行箱和手提箱。他没有忘记奥托·李林塔尔树立的榜样，还带上了一台盒式相机和三脚架。

凯瑟琳简直不敢相信他要去他说的那个地方：“我从来没听说过那么偏僻的地方。”

第三章
风起处

> 一艘船驶向东方，另一艘驶向西方，
>
> 风是完全一样的。
>
> 告诉我们该往哪里走的，
>
> 是帆的模样，
>
> 而不是风。
>
> ——埃拉·惠勒·威尔科克斯（Ella Wheeler Wilcox）
> 《命运之风》（Winds of Fate）

1

传说中的外滩群岛是一连串狭长的沙洲和岛屿，它保护着北卡罗来纳州的海岸线免受大西洋海水的侵扰，从弗吉尼亚州的诺福克一直向南延伸到175英里以外的卢考特角。1900年，除了渔民和他们的家人，以及一些从事救生服务的人之外，很少有人住在那里。当时还没有连接大陆的桥梁，所以人们只能乘船前往外滩群岛。基蒂霍克唯一的文明标志是4个救生站（每隔6英里有一个）和气象站。这里并没有真正意义上的路。一眼望去最引人注目的建筑是位于纳格斯海德的一座布局不规则的夏日酒店。

威尔伯从代顿出发，坐了大约24小时的火车，才在1900年9月7日到达诺福克，并在旅馆住了一晚。第二天，诺福克的气温高达37摄氏度，像往常一样穿着深色西装、高领衬衫并打着领带的威尔伯简直快要晕倒了。

为了找到滑翔机上必需的云杉长木条，威尔伯去了好几家木材场，结果一无所获。无奈之下他只好选择了五针松木，然后打点行装，踏上了16:30开往伊丽莎白城的火车，伊丽莎白城位于诺福克以南60英里处，帕斯阔坦克河从这里汇入阿尔伯马尔湾。

在伊丽莎白城，他四处询问去基蒂霍克的最佳方法，得到的只是茫然困惑的眼神。他问过的所有人似乎都不了解这个地方，也根本不知道该怎么去那里。

又过了4天，他在海边找到了一位名叫伊斯雷尔·佩里的船夫，佩里说自己是在基蒂霍克出生和长大的，并且同意把威尔伯送过去。佩里还找来一个朋友帮忙。威尔伯笨重的大旅行箱和松木条将通过每周一次的货船运到基蒂霍克。

要登上佩里的帆船，需要先乘坐一艘小艇，这艘小艇磨损得很厉害，而且到处漏水。当威尔伯问小艇是否安全时，佩里向他保证说："噢，比大船更安全。"

在全长3英里的航程中，他们不断往外舀水，终于到达帆船附近，事实上帆船的情况更加糟糕。威尔伯写道："船帆都破了，绳子磨损严重，舵杆有一半都烂掉了，船舱又脏又臭，到处是虫子，我自始至终都待在外面。"

尽管一整天的天气都不错，但在他们开始沿着宽阔的帕斯阔坦克河驶向海湾的时候，天已经快黑了，伊斯雷尔·佩里说了好几次海浪比他们预想的要更加汹涌，他显然"有点不安"。此时距离目的地还有40英里。

后来风向变了，风力也越来越强。威尔伯后来写道，汹涌的海

浪“重重地撞击着船底，使船快速向前驶去，然后又以同样的速度把船向后扯”。他完全没有航海经历，更不用说在汹涌的波涛中航行了，但他也能看出显然平底船完全应付不了眼下这种情况。

在不断摇晃和颠簸的过程中，船突然开始漏水，水漫过了船头，所以他们需要更快地把水舀出去。

> 晚上11点的时候，风已经很大了，船渐渐被吹向北边的海岸，但如果试图转向的话可能会导致翻船，所以我们似乎别无选择，只能设法绕过北河的灯塔，躲避到海岬后面。

然而，情况突然变得更加惊心动魄。

> 一阵强风袭来，前桅帆从张帆杆上被吹落，顺着风的方向飘扬，发出可怕的巨响……就当时我们所处的位置来说，即使到了海岬的末端，我们也不确定能不能绕过灯塔……船帆又发出了一声巨响，消除了所有的悬念，主帆也从张帆杆上被撕扯下来，在狂风中猛烈地摇晃。

到现在他们唯一的机会就是把主帆收起来，让船尾随着风摆动，然后只利用三角帆使船直直地驶过沙洲。根据威尔伯的记录，在这样的海况下，这是一种非常危险的操作，但佩里不知怎的竟然成功了，并没有把船弄翻。

佩里告诉威尔伯，就算给他1 000美元，他也不会在沙洲靠岸。于是，他们当晚就停泊在北河上。威尔伯对佩里放在甲板下面的食物都不感兴趣，于是就掏出凯瑟琳装在他包里的一罐果酱吃了起来，然后平躺在甲板上。

第二天，他们花了半天时间尽全力把船的状态调整到最佳。直到下午，他们才又一次启航，当晚9点到达基蒂霍克，在那里威尔伯又在甲

板上睡了一晚。

次日清晨，在离开伊丽莎白城两天之后，他终于在9月13日离船上岸。

威尔伯先去了威廉·泰特的家，泰特曾是基蒂霍克的邮政局长，威尔伯曾与他通过信。

基蒂霍克大约有50户人家，几乎所有的家庭都依靠打鱼为生，泰特也不例外，每年10月当鱼类开始洄游时，他连续3个月都要靠打鱼来维持生计。泰特后来曾写道：“当时生活在基蒂霍克的是一群吃苦耐劳的人，他们大多是遭遇海难后幸存的水手的后代，风暴和灾难把那些水手带到了北卡罗来纳州的海岸。”他父亲就是在海难中幸存的苏格兰人。泰特强调说，那里的生活是一种“双重的隔离”。

他们的家里几乎没什么家具。光秃秃的地板经过白沙的擦洗，显得非常干净。尽管男人们在竭尽全力地打鱼，但家里的大部分食物都来自小菜园。衣服都是手工缝制的，大多数人只有两到三套衣服。有人说：“一套在特殊场合穿，剩下两套一天一换交替着穿。”邮递员每周来3次。孩子们每年上3个月的学，而且似乎没人知道假期是什么。

泰特和他的妻子阿迪像之前承诺的那样，热情迎接来访的客人，泰特还记得，威尔伯一直在讲述自己从伊丽莎白城出发“所遭受的一连串苦难”，“他是新手，所以自然有很多悲惨的经历要讲”。

> 他生动有趣地描述了船颠簸的情况，以及他手臂上的肌肉由于长时间用力而酸痛的故事，但当他说到已经48小时没有吃东西的时候，我们觉得他需要马上进食。所以我们马上让他坐下来吃了一顿丰盛的早餐，有新鲜的鸡蛋、火腿和咖啡，我向你保证他吃得非常好。

当威尔伯问起自己能否暂住在这里等待自己的弟弟时，泰特夫妇借

故去隔壁房间商量，但并没有关门。威尔伯听到阿迪说，她不确定他们家能否满足穿着如此得体的客人的需要，于是他走到门口对他们说，不管他们提供什么样的食宿，他都会相当满意。

在写给父亲的一封长信中，威尔伯说泰特家的房子是一幢没有粉刷过的两层木屋，墙面都没有涂灰泥，“根本没有地毯，几乎没什么家具，也没有书和照片”。而在基蒂霍克，这已经是中等以上的条件了。

> 有几个男人已经攒了1 000美元，但这是他们花了大半辈子才节省下来的……我认为他们当中只有少数人的年收入能达到200美元。他们非常和睦友好，我觉得他们当中很少有人经历过真正的痛苦。

除了打鱼之外，基蒂霍克的居民还尝试种植豆子和玉米。由于这里看起来除了沙子什么都没有，所以威尔伯觉得不管他们能够种什么都是奇迹。

在奥维尔到来之前，威尔伯一直忙着在离泰特家半英里远的一座大山上搭帐篷，从那里可以俯瞰海面。然后，他开始调试滑翔机，他的大部分精力都花在了把翼展从18英尺改为17英尺的工作上，由于他没能找到所需的云杉翼梁，因此只能用长度要短2英尺的松木勉强替代。因此，机翼上漂亮的白色法国棉缎也必须进行裁剪和重新缝制。为此他还借用了阿迪·泰特的脚踏式缝纫机。

在写给莱特主教的另外一封信中，威尔伯谈到了滑翔机的意义，他强调滑翔机没有发动机，完全依靠风，因此核心目标就是解决平衡的问题，无论是在研制滑翔机的过程中，还是在确定即将进行的试飞要达到的预期效果时，他都清楚地知道自己在做什么。一切都非常清晰简洁，而且时间会证明，这还是一个展现出非凡远见的惊人范例。

> 我的滑翔机就要完成了。它没有马达，我也不指望它能实现任何真正意义上的飞行。我的想法只是通过试验和实践来验证一个观

> 点，从而解决平衡的问题。我希望有计划地找到远远超越前人的解决方法。无论在任何情况下，对于处在合理控制之下的飞行器来说，发动机的问题都会很快得到解决。到那时，发动机失效仅仅意味着缓慢的下降和安全的着陆，而不再是灾难性的坠毁。

平衡，或者说稳定恰恰是骑自行车时所需要的，而他和奥维尔对自行车再熟悉不过了。威尔伯很清楚他的父亲有多么担心自己的安全，所以他强调说自己并没有打算到离地面很远的地方去，而且就算他没能遵守承诺，也无非是降落在松软的沙子上。他去基蒂霍克是为了学习，而不是追求冒险的刺激。“那些愿意对问题刨根问底、想要真正学到东西的人决不能做出危险的冒险行为。粗心大意和过度自信通常比已经被谨慎接受的风险更加恐怖。”

时间会证明，对预先准备所有环节的小心谨慎和密切关注是兄弟俩的准则。他们会在必要的时候冒险，但并不是鲁莽地表演绝技，他们永远不会那样做。

威尔伯还向父亲保证，他对自己的饮用水采取了“一切预防措施”。

比尔·泰特后来回忆说，当地人对来访的客人越来越好奇，当然还有他在缝制、黏合和捆绑起来的那个“讨厌的蠢玩意儿”。

> 与此同时，在大家轮番的询问下，他说自己的弟弟几周之后就会来。他们打算住在帐篷里，然后用他们的新玩意儿做一些飞行术方面的试验。

泰特还说，外滩群岛的人一向“有自己的行事方法，我们相信有仁慈的上帝、邪恶的魔鬼和滚烫的地狱，尤其是我们认为上帝并不打算让人类飞翔”。

2

9月26日，奥维尔到达伊丽莎白城，他从代顿出发，一路上都很顺利。由于风太小，他在去基蒂霍克的路上耽搁了一点时间，不过到达之后，一切都很顺利，他发现威尔伯几乎已经把滑翔机准备好了。

一切都已妥当，滑翔机有上下两个固定翼，每一个的尺寸都是5英尺×17英尺。此外，还有控制机翼扭曲程度的操纵装置和一个12平方英尺的可活动的前进舵（也叫水平舵或升降舵）。滑翔机上并没有用于起飞和降落的轮子。之后的模型上会出现更适合沙地的木制起落橇。

整个滑翔机的重量将近50磅，再加上以“驾驶员”身份搭乘飞行器的威尔伯，总重大约190磅。威尔伯会头朝前俯卧在下翼的中部，依靠前进舵来维持纵向的平衡。

风将会是一个非常重要的因素，和爱尔兰人古老的“祝你一路顺风”的愿望相反，好的风必须是迎面而来的。人们常说，对于莱特兄弟来说，风从来都不是敌人。

兄弟俩对自己正在做的试验工作并不熟悉，所以还没有意识到需要记录他们所做的一切。但从他们给家人的信中看来，试验是在10月3日开始的。奥维尔在10月14日写给凯瑟琳的信中说：“我们的试验很顺利，总共试飞了3天，每次2~4个小时。”

在试验刚开始的时候，就刮起一股时速超过30英里的“狂风”，“风太大了，而且风向不定，所以我们无法在滑翔机上操纵它上升”，于是他们像放风筝一样放飞滑翔机，然后通过垂到地上的绳子来操纵转向装置。最困难的就是要保持滑翔机的高度不超过20英尺。即使是在理想的时速为15~20英里的风中，风筝的牵引力也很强。奥维尔解释说：“它自然想要越飞越高，当它飞得太高的时候，我们就得用很大的力气去拉它……这样就会使它以极快的速度向地面俯冲。”如果没有摔坏什么零部件的话，他们就会再次将其放飞，然后拍下它在空中飞行的样子。

一次，在他们把滑翔机放在地上，准备进行“调整”的时候，突然一阵狂风把滑翔机掀了起来，“转瞬之间”就把它扔出20英尺远，摔了个粉碎。奥维尔一直站在滑翔机后面，手里还拿着其中一根垂直翼梁，刮风的时候，他的双脚被猛地拉了一下，整个人瘫倒在20英尺以外的地方，他吓得浑身发抖，但好在没有受伤。

他们给残骸拍了照，然后将其全部拖回营地，讨论要不要回家。但到了第二天，他们认为还是有希望的，于是花了3天时间把滑翔机修好了。

随着他们继续试验的消息在当地不胫而走，可以看到越来越多的人在远远地关注着他们。比尔·泰特和泰特家其他的男人及男孩们也很愿意在他们需要的时候伸出援手。

威尔伯和奥维尔在一起并肩工作的时间绝不比在家里的时候少，除了适合进行载人飞行的几天：当时只有威尔伯亲自升空飞行过，不过时间都很短。

威尔伯一般都站在下翼的一个缺口处，而奥维尔和比尔·泰特在翼尖的位置做好准备。收到启动信号后，三个人扛起滑翔机，快步向前走，迎着风沿着沙坡一路向下。威尔伯会爬上自己的位置，舒展身体，抓住控制杆。奥维尔和泰特则会抓住系在机翼上的绳子，防止滑翔机的高度超过预期。

为了让非工作时间的生活舒适起来，他们花了大量的时间和精力。他们已经从泰特家搬到了威尔伯搭的大帐篷里，那里有足够的空间容纳工具、日常用品和他们自己。所有的一切都和家里完全不同，奥维尔向凯瑟琳描述说：

> 我们搭帐篷的地方原来是一处土地肥沃的山谷，一些古代基蒂霍克人曾在这里耕作。现在只剩下从沙子下面伸出的几个腐烂的大树枝，它们都是过去这个山谷里的树上最顶端的树枝。在海水的冲刷和海风的吹拂下，不计其数的沙子沿着海岸线堆积，完全覆盖了

房屋和森林。

除了偶尔和泰特家的人一起吃吃饭，兄弟俩都是吃自己的食物，然后自己做饭。周围的海水里有很多鱼，“每次你低头往水里看的时候，都能看到几十条鱼”，基蒂霍克的渔民要把大量的鱼运往巴尔的摩和其他城市。不过兄弟俩唯一能得到鱼的办法就是自己钓。奥维尔解释说：“就像在我们北方，木匠从来不给自己建房子、油漆匠也不给自己刷房子一样，渔民自己也不会存鱼。”

他们在自力更生的过程中经受了很多考验。他们的食物主要是当地的鸡蛋、西红柿和辣味饼干，由于当地的奶牛“少得可怜”，所以喝不上牛奶。奥维尔觉得能在外滩群岛茁壮成长的只有臭虫、蚊子和木蜱。威尔伯特别想念黄油和咖啡，还有玉米面包和熏肉。

但另一方面，在帐篷门口看到的景色，或者说几乎从任何角度看到的景色都很壮观，有大片的海水、沙丘和海滩，头顶是广阔的天空，升腾的积云像城堡一样壮观，在蓝天的映衬下显得非常震撼。平直的地平线向四面八方延伸得很远。

然后就是风，那里总是有风。几乎一直在刮风，当初塑造了基蒂霍克的沙冈和大沙丘的那种力量还在继续影响着整个周边的景观。

兄弟俩远离家乡，平生第一次依靠自己的力量，他们感觉自己似乎从来都没有经历过冒险的生活。奥维尔后来说，尽管他们不得不面对重重挫折，但那是他们这辈子最快乐的时光。

天上全都是飞翔的鸟儿，每一种鸟都有上百只——鹰、塘鹅、隼和鸽子，还有土耳其秃鹫，外滩群岛的人也把它们叫作红头美洲鹫，其翼展能达到6英尺。威尔伯花了几个小时来研究鸟儿在风中的运动，做了好几页的笔记，有时还会加上一些小插图。鸟类真正的能力，或者说是鸟类的奇迹仍然是一个充满吸引力的重要课题，而外滩群岛上的鸟类远远超出了莱特兄弟的想象，让他们不禁想起穆亚尔的《空中帝国》中的

几句话。

> 秃鹰需要的不多，在力量上也处于中等水平。那么它知道什么呢？它知道如何飞翔，如何在空中停留，然后用敏锐的目光扫视田野，毫不费力地乘风翱翔……它能轻松地飞行，它从不匆忙，它在利用风。

但那翱翔的鸟儿是怎样利用风，怎样仅仅依靠风就能在空中自由飞行、侧身和转弯的呢？不得不说红头美洲鹫是飞行大师。

威尔伯在笔记中写道，红头美洲鹫翅膀的反角是一种浅“V”字形结构，而且只有在静止的空气中，才能体现出优势。

> 在强风中，利用反角 的红头美洲鹫要比维持翅膀原状 的鹰和隼更不容易保持平衡。
>
> 雌性的隼比红头美洲鹫爬升得更快，动作更稳定，在保持平衡方面也表现得要更轻松一些。
>
> 隼比红头美洲鹫更擅长飞行，但要依靠更加频繁地扇动翅膀，因为它们想飞得更快。
>
> 潮湿的天气不利于飞行，除非有大风。
>
> 没有鸟儿能在平静无风的情况下高飞。

威尔伯写道：“所有的鸟类，尤其是红头美洲鹫，似乎都是通过调整阻力的中心来保持纵向平衡，而不是调整升力的中心。”

> 如果一只红头美洲鹫从1 000英尺远的地方向观察者的背风一侧飞去……当美洲鹫远离观察者的时候，它翅膀的横断面就是一条直线，但当它向观察者飞来时，翅膀就会显得很宽。这表明它的翅膀

总是向上倾斜的，这似乎违背了常理。

> 飞行中的鸟儿似乎并不像一些观察者想象的那样反复上升和下降。所有上升或下降都是无规律的，看起来就像是阵风使纵向平衡产生的扰动一样。在微风中，鸟儿会不断地上升，没有任何下降的趋势。

对当地居民来说，来自俄亥俄州的这兄弟俩简直让人难以理解。有一个名叫约翰·T.丹尼尔斯（John T.Daniels）的人，[为了和他的父亲约翰·丹尼尔斯（John Daniels）区分开来，人们都叫他“约翰·T”]，他后来说：“我们忍不住想他们就是一对可怜的疯子。他们在海滩上一站就是好几个小时，只是为了看海鸥在空中急速地上升和下降。”塘鹅是一种翼展为5~6英尺的巨型海鸟，似乎是他们特别感兴趣的一种鸟。

> 他们会一边观察塘鹅，一边用手臂和双手模仿塘鹅翅膀的动作。他们能模仿出塘鹅翅膀做出的每一个动作；我们觉得他们很疯狂，但我们不得不佩服他们能这样或那样地移动自己的手臂，像塘鹅那样上下弯曲自己的肘部和腕骨。

奥维尔后来说：“从鸟的身上学习飞行的奥秘是一个很好的方法，就像从魔术师那里学习魔术的奥秘一样。”

为了让凯瑟琳开心，他还写到了一只“非常温顺”的嘲鸫，它住在悬于帐篷上方的一棵树上，整天都在歌唱。奥维尔告诉凯瑟琳，这里的落日是他有生以来看到过的最美的，云朵在阳光的照耀下呈现出各种色彩，夜晚的星星非常明亮，他甚至能借着星光看到自己的手表。

他们现在会给几乎所有的东西拍照——帐篷、风景、沙子和海水，甚至是树顶的嘲鸫，但主要还是飞行中的滑翔机。

在很多个夜晚，风吹得他们不得不从床上跳起来，以阻止帐篷被掀翻。奥维尔写道：“当我们爬出帐篷去修理东西时，沙子让我们什么也

看不见，它们会成团地扫过地面。”但他们并不能抱怨。“我们来这里就是为了风和沙，而我们已经得到它们了。”一天晚上，基蒂霍克遭受了时速45英里的风暴袭击，风声如同打雷一般，兄弟俩整晚都没有睡觉。而且那里的风是冰冷的。奥维尔写道：“我们每人有两条毯子，但还是几乎每晚都会冻僵。风吹到了我的头，我就把毯子拉上来盖住头，要是脚冻僵了，就把毯子再拽下去。我整晚都在这样反复地拉拽毯子，到了早上我几乎搞不清自己在哪儿了。”

他们日常的饮食标准已经达到了一个新的低点：

> 有时候我们吃辣味饼干、鸡蛋和西红柿；有时只吃鸡蛋或者西红柿。眼下我们已经没有汽油和咖啡了，所以就没有热饮、面包和薄脆饼干了。周二应当送达的补给由于大风被耽搁了。我们的意志力已经“跌到了最低谷”。

凯瑟琳知道，尽管如此，兄弟俩在那个时候还是很开心的，不仅是因为他们的工作取得了进展，而且在很大程度上是因为“基蒂霍克人”：他们一贯的亲切友好和乐于助人的意愿，还有他们的故事、看待生活和表达观点的方式都对兄弟俩产生了巨大的影响。兄弟俩现在听到的语言和他们以前所熟悉的完全不同，比如“忘记”不是“forget”，而是“disremember”，还有像“I'll not be seeing you tomorrow”（明天我不会见你）这样的表达，或者用“slick calm”形容平静的海水，用“hoi toide”形容海水涨潮。

比尔·泰特16岁的侄子汤米·泰特曾经告诉奥维尔，基蒂霍克最富有的人是科格斯韦尔医生，他是一位药剂师。当奥维尔问起科格斯韦尔医生有多少钱时，汤米说：“嗨，他哥哥还欠他15 000美元呢！”似乎这样就能打消奥维尔的疑问一样。

比尔·泰特对这两个俄亥俄州人想要达到的目标越来越感兴趣，而且也越来越希望能帮助他们。由于还需要供养一大家人，所以他每天花

2~3个小时在自己的工作上，剩下的时间全部留给这兄弟俩。

在其他人眼里，他们也不再是两个古怪的人。外滩群岛的生活是很艰苦的。维持生计是一场持续的战斗。大家都非常佩服勤奋工作的人，用约翰·T.丹尼尔斯的话说，莱特兄弟是他见过的“两个最能工作的小伙子”，“他们工作的时候，是真正地在工作……全身心投入自己正在做的事情上。”

到了10月中旬，适合飞行试验的时间已经所剩无几。威尔伯离开代顿快6个星期了，凯瑟琳写信说，她不得不解雇了那个奥维尔留下来照看自行车店的年轻人。但是兄弟俩仍然需要进行一次长时间的载人飞行训练。

在比尔·泰特的帮助下，他们拖着滑翔机走了4英里，来到由3座突起的沙丘组成的斩魔山（Kill Devil Hills）。在8月18日写给莱特兄弟的信中，泰特非常恰当地形容斩魔山“不管哪里都没有树木或者灌木”。这3座沙丘分别叫作大丘（Big Hill）、小丘（Little Hill）和西丘（West Hill），高度分别为约100英尺、30英尺和60英尺，不过它们的高度和形状也随着风在不停地变化。

在大丘顶上向各个方向看去，都会看到壮丽的景色。向东大约1英里的海滩之外，是蓝绿色的广阔大西洋；向北能看到一连串巨大的沙丘；向南是一片狭长的淡水池塘和暗色的树林；向西会看到“美景中的美景”，那里有洛亚诺克岛和洛亚诺克湾。

这一天是10月19日，天气晴朗，风况也很适宜。经过近4年的集中研究和努力，兄弟俩终于迎来了证明自己的这一天。

威尔伯进行了一次又一次载人飞行。具体的次数我们并不知晓，他们没有留下数据。不过根据他的记录，有几次的飞行距离在300~400英尺之间，着陆时的速度接近每小时30英里。

尽管只有威尔伯自己进行了试飞，但现在，他一改使用“我”描述事情进展的习惯，转而使用“我们”，正如他后来在写给奥克塔夫·沙尼特

的长篇报告中所说："尽管表面上这是一次危险的尝试，但我们发现着陆的过程除了会溅起沙土外，非常安全和舒适。"

在到达基蒂霍克的第一天，威尔伯就给父亲写了一封信，结尾时他说，就算在那里没有取得任何成果，他也不会过于失望。他觉得这是一次"愉快的旅行"。当然，对兄弟俩来说都是如此，因为他们离开家，独自来到一个和他们熟悉的一切完全不同的环境中，一起做他们认为最重要的事情。他们原本希望能在那里学到有价值的东西，事实上他们学到的比预期的还要多。他们觉得自己找到了前进的道路。

威尔伯用他特有的轻描淡写的语气总结说，他们可以回家了，"我们偏爱的理论并没有被亲身试验的硬逻辑完全推翻，而且我们的脑子也没有撞开花"。对于自己第一次体验飞行刺激感的事实，他只字未提。

他们打点行装，准备回家，而且很确定还会回来。那架滑翔机已经超额完成任务，所以被留在了那里，他们告诉比尔·泰特他可以随意取用滑翔机上的材料。阿迪·泰特准备用滑翔机的棉缎翼罩未破损的部分，给他们的两个女儿缝制衣服。

3

在接下来的8个月里，威尔伯和奥维尔像往常一样继续在自行车店工作，在家里过着平淡的家庭生活，不过他们所有的空闲时间和心思都放在重返基蒂霍克的工作上。

他们正在计划研制一架新的滑翔机，而且把注意力都集中在尚未解决的问题上。威尔伯又给奥克塔夫·沙尼特写了一封信说，新滑翔机的总体结构与之前那架是一样的，只不过会更大，而且"在细节上有所改进"。他并没有说这些改进到底会带来什么结果，也没说这将是迄今为止人类制造的最大的滑翔机。所谓"细节上"的改进就是机翼的弯曲程度将更大，依据的是奥托·李林塔尔的计算结果。

沙尼特写信告诉威尔伯，他不久之后会途经代顿，希望能在那里短暂停留，威尔伯说他和奥维尔都很欢迎他来访，但他解释说，自行车生意就像初期一样火爆，他们每天要工作12~14个小时。不过到了星期天，他们就“完全自由”了。

像奥克塔夫·沙尼特这样地位的人登门拜访是一件很了不起的事情。他不仅是世界顶尖的航空学权威之一——尤其在滑翔机方面颇有建树，而且还是享有国际声誉的工程师，参与建造了很多铁路和大桥，包括堪萨斯城大桥和横跨密苏里河的第一座大桥。6月26日，沙尼特来到霍桑街7号，这天是星期三，并不是星期天，不过这已经无关紧要了。莱特主教、威尔伯、奥维尔和凯瑟琳都在家迎接他的到来，沙尼特从前门廊走进莱特家门，和大家一起共进了午餐。

70岁的沙尼特身材矮胖，衣着整洁，耳朵周围还留着一小部分白发，上唇有小胡子，下巴上还有稀疏的花白山羊胡子。他不仅态度和蔼，而且极其健谈。凯瑟琳和年轻的卡丽·凯勒为这顿饭做了不少准备，不过几乎没人注意到这一点，因为主人和客人一直在不停地谈话。

我们并不清楚他们讨论的范围和内容，只知道沙尼特带给兄弟俩一件礼物，那是一个便携式的法国风速计，可以帮助他们准确地测量风速，测风速是一件很重要但他们以前无法做到的事情。在离开代顿几天后，沙尼特写信说，他想推荐两个曾与他共事过的人参与兄弟俩今年夏天回到基蒂霍克后的工作。沙尼特认为科学进步要靠所有人开诚布公地一起努力，尽管兄弟俩并不认同他的理念，但仅仅出于尊重，他们还是接受了沙尼特的建议。

到了6月中旬，他们的新滑翔机进展很不错，于是出发日期被提前到了7月初，而且更重要的是，这次他们不在的时候，自行车店会有一位可靠的帮手来负责。

查尔斯·泰勒[Charles Taylor，大家也叫他查理（Charlie）]出生于伊利诺伊州的一个农场。为了找机械师的工作，1896年，20多岁的他来到代顿。他最初的工作是制造农用机械，而且很快就建立了自己的机械加

工车间，不时帮助莱特兄弟加工自行车上的倒轮闸和其他部件。与一直单身的莱特兄弟不同，查理已婚并有两个孩子，他几乎整天都在不停地抽雪茄。他和兄弟俩一样是工作狂，而且很少能找到他这样技能高超的人。

那年6月的一个晚上，查理来到自行车店，他说自己正要去“加油”，莱特兄弟问他是否愿意在自行车店做全职工作。查理后来回忆说：“他们每周给我18美元，这已经是相当高的工资了……而且我很喜欢莱特一家人……据我所知，威尔和奥维雇我来照看他们的自行车生意，这样他们就可以把精力集中在他们的飞行研究和试验上了……我必须要让他们满意，因为他们在8年时间里没有雇用过其他任何人。”

在所有进入莱特兄弟生活的人当中，几乎没有人能像他一样重要，也没有人像他一样让妹妹凯瑟琳大为恼火。

1901年7月7日，星期日的晚上，威尔伯和奥维尔一起离开代顿，乘火车第二次前往基蒂霍克，在接下来的几个星期里，他们将要经历的一切会让上一次已经见识过的情况都变得不值一提。

他们到达伊丽莎白城的时候，记忆中最严重的一场飓风刚刚过境，风速达到了每小时93英里。两天之后，他们才登上开往基蒂霍克的船。

兄弟俩先在泰特家住了一个晚上，挤在一张两个人都觉得是迄今为止最不舒服的床上。第二天，他们来到斩魔山的山脚下，冒着一整天的瓢泼大雨开始建立营地，在那里的很大一部分工作是要把管子插入地下10~12英尺的位置，制成一口井，因为方圆一英里之内都没有淡水水源。

是比尔·泰特告诉他们这个获得“新鲜水”的方法的，而且他还亲自与斩魔山的土地所有者进行协商，让兄弟俩可以在那里安顿下来。

由于新的滑翔机太大了，所以停放所需的工棚或者说机库也要很大。奥维尔自豪地说他们建造的工棚是“两端都有遮篷的大型建筑，也就是说，有铰接在顶部的大门，我们可以把门向上打开，也可以把门作

为支撑”。在很短的时间内，他们就用从伊丽莎白城运来的松木板建起一座宽16英尺，长25英尺，高6英尺的长而结实的工棚，许多人认为这本身就是一项重大的成就，因为他们在相当短的时间内就完成了这些工作。

之后，正当他们准备开始组装滑翔机时，却遭受了一场他们从未经历甚至想象过的巨大灾难。

在夏季前往纳格斯海德的长期游客当中，流传着一个由来已久的传说，那就是臭名昭著的外滩群岛蚊子每隔10年或12年就会进行一次大规模的袭击。7月18日，大家才突然知道1901年正是蚊灾爆发的那一年。奥维尔写道，那天出现了“一大团的蚊子，几乎遮住了太阳”，他还告诉凯瑟琳，这是他生命中迄今为止最糟糕的经历。相比之下，伤寒症的极大痛苦简直“微不足道”，他们完全没办法躲避蚊子。

> 不管是沙滩、草地，还是树木和沙丘，所有一切都被它们完全覆盖了。蚊子能轻松钻进我们的内衣和袜子，并叮咬我们。像鸡蛋一样的肿块开始在我的全身出现。刚过下午5点，我们就试着爬上床以躲避蚊子……我们把折叠床放在帐篷下面，用毯子裹住身体，只把鼻子露出来，尽可能少暴露可能被攻击的部分。

在那之前，风速一直是每小时20英里。但现在风已经变得很小了，气温在不断攀升。

> 很快，毛毯就变得难以忍受。我们早已汗如雨下。一旦我们把毛毯掀开一点，一大群蚊子就会扑向我们。我们只能绝望而徒劳地拍打几下，然后再回到毛毯里面。太痛苦了！太痛苦了！

早晨的到来并没有使这种痛苦缓解多少。一开始他们试着工作，但面对蚊子无休止的攻击，他们只好放弃。在夜晚来临之前，他们在自己

的折叠床四周搭起架子，挂上蚊帐，然后把折叠床移到离帐篷20~30英尺的地方，最后爬进蚊帐，再一次躲到毛毯下面。这一切并没有奏效。接下来的那个晚上他们仍然饱受折磨，奥维尔发誓说，到了早晨他们就回家。

然而，到了早上，他们特有的那种决心又回来了。恶魔一般的蚊子明显减少了很多，而且在接下来的几天里还在不断减少。但他们永远忘不了自己所经历的痛苦。

碰巧的是，奥克塔夫·沙尼特推荐参与兄弟俩试验的两个人中的一个就在蚊子疯狂袭击的时候来了，所以也一起受了苦。他叫爱德华·赫法克（Edward Huffaker），来自田纳西州恰奇市，曾经在史密森学会工作过，是史密森学会的小册子《翱翔天际》的作者。如今他师从沙尼特，带来了一架可拆卸的滑翔机，这是在沙尼特的资助下，由他自己设计的。对威尔伯和奥维尔来说，赫法克一开始似乎还是很受欢迎的。

第二个加入进来的是年轻的乔治·亚历山大·斯普拉特（George Alexander Spratt），他来自宾夕法尼亚州科茨维尔，对于眼下的工作，他几乎没有什么相关的背景。沙尼特说他接受过医疗培训，如果发生意外的话，应该能帮上忙，但是斯普拉特在几年前从医学院毕业之后，就放弃了自己在医学方面的抱负。对于自己的加入，他能给出的唯一理由就是，飞行一直是他毕生的梦想，事实也确实如此。他是在蚊子围攻的最后几天到达的。

斩魔山的机库现在成了4个人的住所。作为主厨，奥维尔把一个角落安排成厨房，里面有一个用铁皮桶做成的煤气炉，架子上摆满了罐头食品：艾禾美牌的小苏打、蔡斯–桑伯恩牌的咖啡、紫皇冠牌的手工包装西红柿和金沙牌的青梅。新鲜的黄油、鸡蛋、熏肉和西瓜必须靠步行从基蒂霍克带过来。

赫法克对兄弟俩在“机械方面的天赋”非常吃惊，却也越来越让兄弟俩讨厌，因为他很懒，对像洗碗这样的日常事务漠不关心。他还喜欢未经允许就擅自使用别人的私人物品。对于莱特主教的儿子们来说，最让

人厌倦的就是听赫法克没完没了地说人一生的伟大目标是“人格培养”，而不是努力工作。他们越了解赫法克设计的那架从未试飞过的滑翔机，就越觉得那是个笑话。

相比之下，在各个方面都尽力帮助他们的斯普拉特，是一位优秀的搭档。

7月27日，随着滑翔机终于准备就绪，试验开始了。那天天空很晴朗，斩魔山的风速大约是每小时13英里。除了赫法克和斯普拉特，比尔·泰特和他同父异母的兄弟丹也到场帮忙。

威尔伯要完成所有的滑翔。当他们为第一次升空做准备时，奥维尔和斯普拉特站在滑翔机的左右两边。所有人都满怀期待。

但是滑翔机刚一离开地面，就一头扎到了离出发的地方仅有几码远的地上。看起来是威尔伯的位置过于靠前了。第二次尝试的时候，他稍微向后移了一点，但并没有什么起色。最后，又经历了几次失败之后，他从刚开始的位置几乎向后移动了一英尺，才终于飞行了100多码。

除了威尔伯和奥维尔，在场的所有人都认为这次飞行取得了巨大的成功，但兄弟俩却很失望。这架滑翔机并没有达到预期的效果，事实上，还没有一年前的那架好。威尔伯必须要把升降舵完全打满才能阻止滑翔机撞地或者爬升过高导致速度降低。一定有什么地方“彻底错了”。

当天晚些时候，在一次滑翔中，滑翔机一直在不停地爬升，直到速度完全丧失，奥托·李林塔尔恰恰就死于这种状态。威尔伯听到奥维尔的呼喊，于是把升降舵打满，直到这时，滑翔机才慢慢地降落到地面上，最终滑翔机几乎完全保持着水平的姿态，没有受到任何损伤。

威尔伯一次又一次地升空。一连几次都遇到了相同的情况，结果也是一样。在一次滑翔中，滑翔机甚至开始向后飘。

奥维尔向凯瑟琳解释说：“滑翔机调整过头了。”机翼前端到后端的曲度或者说“弧度”太大了，必须得改。兄弟俩最关心的正是从机翼前端

到后端的理想弧度或者曲度，因为这样可以使机翼产生的升力最大，从而抵消重力。令人烦恼的是，他们现在使用的弧度比正是李林塔尔曾经推荐过的1/12，而在去年的滑翔机1号身上，兄弟俩选择的弧度比是1/22。

他们暂停了飞行试验，花了几天时间改造机翼，使机翼的弧度减小到接近1900年试飞时的水平，取得了很好的效果。从当时的照片中可以看到，威尔伯很自由地在空中翱翔。他自己也在信中说："机翼曲度经过修正的滑翔机，即便在升降舵小幅度移动的时候也能及时地做出反应。"

> 操作者可以驾驶滑翔机掠过地面，沿着起伏的地表飞行，还可以使滑翔机保持在几乎和起点同高的水平线上，从山脚上方飞过，然后慢慢地降落到地面上。

此外，他已经可以顺利地以每小时20英里或更快的速度平稳着陆了。

8月的第一个星期，他们一直在改造机翼，其间奥克塔夫·沙尼特来到了现场。他的学生赫法克对莱特兄弟赞不绝口。威尔伯早就在写给莱特主教的信中说："赫法克先生说，要是在接下来的6周时间里我们创造了历史，他也不会感到意外。"

> 我们感觉这话不全是恭维。他对我们在机械方面的天赋感到震惊，而且把自己的失败归咎于缺乏天赋，他认为只要克服了重重困难就能解决某个问题，而我们希望的是找到理论本质上更深层的难点，要做到这一点，必须要依靠新颖的机械设计。

沙尼特也对自己看到的一切印象深刻。尽管他当时几乎没做记录，但显然他并没有提出什么质疑，因为这和他自己多年来的研究方法完全

不同。虽然他在滑翔技术研究方面投入了大量的时间和精力，但他自己从来没有真正飞行过。

机翼改造完成后，他们在8月8日进行了一次成功的试飞。第二天，威尔伯回到滑翔机上，再次升空。不过又出现了一些问题，这次的问题与之前不同，甚至更加麻烦。

兄弟俩引以为傲的机翼扭曲系统并没有像预期的那样做出反应，他们也不明白为什么会这样。当左翼稍低时，威尔伯在贴近地面准备着陆时已经用力地拉升降舵了，但毫无效果，就像在强风中试图打开谷仓的门一样。突然间，滑翔机一头扎进沙滩，把他直接从升降舵中间甩了出去，他的眼睛和鼻子都擦伤了，肋骨也很疼。

两天后，奥克塔夫·沙尼特离开了基蒂霍克，他说莱特兄弟的滑翔机是目前为止最大的，这已经是很大的进步了，还鼓励他们要继续研究下去。

在接下来的日子里，雨一直下个不停，威尔伯感冒了，变得更痛苦了。乔治·斯普拉特走了，后来爱德华·赫法克也走了，但在此之前，他还擅自拿走了威尔伯的一条毛毯。

8月20日，威尔伯和奥维尔也向泰特一家人和其他人道别，踏上归途。

他们在回俄亥俄州的火车上所谈论的事情，没有留下记录，后来他们也没有再讨论过相关的细节。不过，从他们后来的一些谈话中可以清楚地看出，他们像以前一样对自己的研究感到很沮丧，尤其是威尔伯。

这不仅是因为他们的滑翔机表现糟糕，或者有很多尚未解决的问题，还因为兄弟俩一直认为像李林塔尔、兰利和沙尼特这样的人预先完成的计算和图表都是大家公认的所谓可靠的结果，他们一直把这些结果奉为圭臬，但事实证明这些都是错的，而且再也不可信了。显然这些受人尊敬的权威人士始终都是在猜测，是“在黑暗中摸索”。用一个词来形容这些被大家认可的图表，就是“毫无价值”。

奥维尔在多年后写道，威尔伯当时情绪低落到了极点，甚至还断言：“即使过去1 000年，人类也不会飞。”然而根据凯瑟琳的说法，兄弟俩一回家，谈论的主要都是爱德华·赫法克有多么让人讨厌。

第四章

百折不屈

我们要继续前进，靠自己的力量去探索。

——奥维尔·莱特

1

沮丧的情绪几天之后就消失了，取而代之的是他们身上特有的那种决心。他们要重新开始。威尔伯在火车上的郁闷也转瞬即逝。正如奥维尔所说的：“他第二天就开始了工作，在我看来他比以往任何时候都更有希望和决心。”

奥维尔后来说：“我们很清楚，获取属于自己的数据需要花费相当多的时间和资金，但有某种精神帮助我们渡过了难关……”

凯瑟琳向父亲报告说，“哥哥们”每晚都忙于他们的“科学”研究。“从早到晚除了飞行器，我们听不到他们讨论别的。”

在基蒂霍克拍摄的照片的玻璃底片，自然就成了兄弟俩的精神支柱，这些底片是他们在后面车棚里搭的暗房中冲洗出来的。威尔伯后来写道，在那里，“当图像开始从底片上显现时”，他和奥维尔瞬间感觉“像上战场一样兴奋，不过我们还不清楚拍到的是滑翔机，还是只有一大片天空”。

8月底，奥克塔夫·沙尼特邀请威尔伯去芝加哥的西部工程师学会发表有关滑翔试验的演讲。这是威尔伯第一次受邀在公开场合发言，他非常不情愿，因为他觉得9月18日开会的话，他几乎没时间准备任何实质性的内容。但凯瑟琳一直“唠叨着”要他去。似乎她从来都没有想过威尔伯可能并不擅长演讲。

就在几天后，9月的第一个星期，传来一个令人震惊的消息，威廉·麦金莱（William McKinley）总统在纽约布法罗（Buffalo）出席泛美博览会（the Pan-American Exposition）时，被一名疯狂的无政府主义者利昂·乔尔戈斯（Leon Czolgosz）开枪射杀。麦金莱一连几天都徘徊在死亡边缘。9月13日，《代顿自由新闻报》（*the Dayton Free Press*）头版的大标题是“麦金莱正在死去”。第二天早上，他就死了，同一天在布法罗，年轻的西奥多·罗斯福（Theodore Roosevelt）宣誓就任美国第26任总统。

威廉·麦金莱和“俄亥俄州有很深的渊源”。他出生在俄亥俄州，南北战争时期曾在俄亥俄州第23志愿步兵团服役，他娶了一个俄亥俄州女孩，长期担任俄亥俄州众议员，还两次当选俄亥俄州州长。他去世那天，成千上万的代顿人聚集在市中心的街道上。代顿历史上从未出现过这样的场景。火警警铃大作。政府大楼和其他公共建筑物迅速被厚重的黑布所覆盖。

莱特兄弟继续在店里一如既往地努力工作，这也许是他们应对悲剧的一种方式。对威尔伯来说，他准备演讲的压力更大了。9月18日早晨，他登上了开往芝加哥的火车，代顿仍然笼罩在一片黑色之中，因为麦金莱在两天之后才会被安葬。

奥维尔和凯瑟琳觉得威尔伯所有的衣服都不适合如此重要的首次亮相，凯瑟琳记录道，威尔伯走的时候，“穿戴着奥维的衬衫、领结、翻边裤、袖扣和大衣”。他从来没有“这么‘帅’过”。

威尔伯自己的感受则完全不同。奥克塔夫·沙尼特曾来信询问他是否介意这次会议的主题是“名媛之夜”。威尔伯在回信中说这不是他能够

决定的事情。“因为到那个时候，我早就已经被吓坏了。”当凯瑟琳和奥维尔问他这些话是真心的还是在开玩笑时，他说：“真是悲哀。”

一到达芝加哥，威尔伯就直接去了沙尼特在休伦街的住处，这是一座3层的赤褐色砂石建筑，他在演说之前与沙尼特一起吃了晚餐，看到像往常一样亲切的沙尼特，他感觉轻松了不少。沙尼特房子顶楼的书房里到处摆满了飞行器模型和鸟类标本，就连沙尼特自己也很难找到容身之地。

晚上8点的时候，大约50位学会成员和他们的妻子聚集在蒙纳德诺克大厦。在简短的开场白中，沙尼特谈到“两位来自俄亥俄州代顿市的绅士”在空中航行方面取得了进展，勇敢地尝试了他和奥托·李林塔尔都不敢尝试的事情。

威尔伯发表的题为“飞行试验”的演讲尽管题目朴素，但在接下来的几年中被人反复引用。演讲稿最先发表在学会的杂志上，之后被全文或者部分刊登在《工程杂志》（*The Engineering Magazine*）、《科学美国人》（*Scientific American*）、《飞行》（*Flying*）等杂志和史密森学会的年报上。用美国国会图书馆一位近代航空学专家的话来说，这次演讲相当于“20世纪航空学圣经中的‘创世记’”。

威尔伯·莱特在演讲中展现出自己的真正风格：直截了当、明确清晰。他说，飞行器要成功，最重要的就是在空中驾驭风，同时保持平衡、掌控局面的能力。他说要解释清楚一只鸟是如何在空中翱翔的，估计要花大半个晚上的时间。于是，他拿出一张纸，让纸和地板平行，然后松手。这张纸没有“像一张古板而懂事的纸那样平稳地落下来，而是违背了所有大家公认的规则，以最不稳定的方式翻来翻去，到处乱飞，非常像一匹未经驯服的马”。他说，为了飞，人类必须要学会控制这匹马，方法有两种：

> 一种方法是上马，通过实际练习来学习如何以最佳的方式完成每个动作和技巧；另一种方法是坐在栅栏上观察一会儿马，然后回

到家里，从容地想出克服它跳跃和踢腿的最佳方法。后一种是最安全的方法，但总的来说，采用前一种方法的优秀骑手更多。

他说，如果一个人寻求绝对的安全，那最好是坐在栅栏上看鸟。“但如果你真的想学习，那就必须登上一架飞行器，通过实际的试验来掌握技巧。”

他还称赞了李林塔尔和沙尼特的工作。“李林塔尔不仅思考，还付诸行动……他证明了在空中实际飞行的可行性，没有他，我们不可能成功。”他提到在5年的时间里，李林塔尔花了不到5个小时的时间进行实际的滑翔，令人惊奇的并不是他飞行的时间如此之短，而是他取得的进展如此之大。把5个小时分散到5年中，平均每天就是10秒左右，如果让一个人只经过这样5小时的自行车训练就骑车穿过拥挤的城市，会怎么样呢？

他称赞沙尼特研发的双翼飞机在“结构方面是一次非常伟大的进步”，还讲述了他和奥维尔如何做了一些改进，制造出自己的双层滑翔机，以及在外滩群岛高达每小时27英里的风速下进行试飞的过程。

在公开发表的演讲稿中，后面的大部分内容都非常专业，包括机翼曲度的数学方程和图表。（因为沙尼特曾叮嘱说：“不要担心内容过于专业。”）在芝加哥会议上演讲的时候，威尔伯对李林塔尔和沙尼特编制的不可靠数据表示出何等的不满，我们已经无从知晓，因为没有实际演讲的速记记录。但在发表的版本中，他对沙尼特毫不客气。而谈到李林塔尔的数据表时，他只是说李林塔尔可能“有些错误”。

沙尼特即使不同意威尔伯所说的话，或者感觉受到了冒犯，也从不会表现出来。演讲稿发表前夕，沙尼特在完成校对后，写过一封信，说这是“一篇极好的文章，一定会被大量地引用”。

威尔伯从芝加哥回到代顿之后，对沙尼特的友爱和忠告更加感激，从他们增加的通信量就可以看出这一点。在接下来的3个月里，也就是

到年底之前，威尔伯给沙尼特写了超过12封信，或者说平均每周写一次。有些信件长达八九页，而沙尼特总是及时回信。

与此同时，畅销的《麦克卢尔杂志》（*McClure's Magazine*）在9月刊上登载了一篇西蒙·纽科姆（Simon Newcomb）写的文章，西蒙是约翰·霍普金斯大学著名的天文学家和教授，他在文章中指出飞行的梦想不过是一个谬误。他说，这样的飞行器如果被发明出来，怎么可能会有使用价值呢？"第一架成功的飞行器将会是钟表匠做的手工艺品，而且根本承载不了比一只昆虫更重的东西。"

兄弟俩不再相信李林塔尔和沙尼特之前的计算结果了，于是在1901年秋天，他们开始靠自己的力量破解航空学的奥秘。这是一个勇敢的决定，也是一个关键的转折点。

最重要的就是找到一种方法来精确测量机翼表面的"升力"和"阻力"，在此之前，没有人像他们一样在试验中投入了如此多的创意和耐心。他们在自行车店楼上的一个房间里工作了3个月，几乎把所有的时间都花在这些"研究"上，结果令人震惊。

他们设计并建造了一个小型风洞：一个长6英尺、宽16英寸的木箱，一端开口，另一端安装有风扇，由于店里没有通电，所以风扇只能靠一台噪声极大的汽油发动机驱动。木箱下边有差不多齐腰高的四条腿。

早在19世纪70年代，一位英国的试验人员，弗朗西斯·赫伯特·韦纳姆（Francis Herbert Wenham）就曾使用过风洞，此后包括海勒姆·马克西姆在内的很多人都使用过，但他们的试验与兄弟俩的完全不同，兄弟俩完全是按照自己的方式来试验的。

为了制作木箱内部的试验装置，他们用锡剪把旧的钢锯条剪成不同的大小，然后锤打成不同的形状和厚度：有些是平的，有些是凹面或凸面的，有的是正方形，有的是长方形，每个大约6英寸见方、1/32英寸厚。最后兄弟俩把它们用自行车的辐条钢丝串了起来。

这个装置虽然看起来不起眼，但事实证明作用很大。兄弟俩用将近两个月的时间，测试了约38种翼面：在时速高达27英里的风中，把“平衡片”或者说“机翼”（也就是那些不同形状的钢锯片）的角度设定为0~45度。这是一个缓慢而枯燥的过程，但奥维尔写道：“那些金属模型告诉我们该如何制造飞行器。”

奥克塔夫·沙尼特对威尔伯描述的情况感到震惊。他写道：“你们用测试机器这么快就得出了结果，这对我来说太不可思议了。在测试不同种类曲面的过程中，你们显然比迄今为止的任何人都做得更好。”当威尔伯由于自己写的信太长而向他表示歉意时，沙尼特向威尔伯保证说在他看来，威尔伯的信总是过于简短。

这项工作不同于兄弟俩之前做过的任何事情，是最需要集中时间和精力来完成的。他们经常工作到后半夜。后来在英国航空协会的《航空杂志》上有一篇文章提道：“在世界历史上，从来没有人用这样科学的方法和如此无畏的勇气来研究这个问题。”

12月，另一位科学界的权威人士和西蒙·纽科姆一样，公然抨击飞行的梦想完全是个幌子，文章发表在很受推崇的《北美评论》上，作者正是美国海军的总工程师乔治·梅尔维尔（George Melville）海军少将。“对某些自然现象的冷静审视让工程师相信，所有自信满满地认为未来会成功的预言，即使不能说荒谬，至少也是完全没有根据的。即便到现在，我们哪里能看到飞行器成功的苗头呢？进展又在哪里呢？”

12月下旬，兄弟俩的试验结束了，由于经济上的压力，兄弟俩转而开始生产下一季的自行车。查理·泰勒常说，他们必须把生意做下去，这样才能保证试验的费用。奥克塔夫·沙尼特写信说，他对兄弟俩的决定感到非常遗憾。

一段时间以来，沙尼特一直想给兄弟俩提供经济上的帮助，他们十分感激，但不愿接受。威尔伯在写给沙尼特的信中说：“实际上，我们在航空试验上的投入主要在于时间，我们不想受到其他因素影响而让我们忽视常规的自行车业务。”

沙尼特问，要是某个有钱人每年能提供1万美元怎么样，他还说自己碰巧认识安德鲁·卡内基（Andrew Carnegie）。“你想让我给他写封信吗？”威尔伯又一次巧妙地谢绝了，还说卡内基似乎有可能是个“讲求实际的苏格兰人，不会对飞行这种虚幻的梦想产生兴趣”。

尽管他和奥维尔没必要说出来，但他们非常清楚通过“试验工作”所取得的进展有多么重要。他们用自己的钱，靠自己的力量完成了这项工作，他们之前一直是这样做的，以后他们也打算继续下去。

又过了几个月，直到1902年春天，他们才开始根据风洞试验的结果研制新的滑翔机，即便有查理·泰勒的协助，他们仍在自行车的生产和销售上花费了很大一部分时间和精力。

有关他们所做事情的消息也在一些圈子里传播开来，即便不是他们自己鼓动的，显然也是经过他们同意的。1902年1月25日，一篇没有署名的简短通告出现在《代顿每日新闻》上，该通告首次公开宣称两位当地的“航空专家”已经证明“飞行器领域迄今为止提出的很多理论完全是错误的”。

> 这两位正是自行车经销商和制造商威尔伯·莱特以及奥维尔·莱特，他们在（北）卡罗来纳州的试验非常成功，目前他们有望通过空中飞行试验来彻底推翻专家的研究成果。
>
> 代顿市应当负担这一有望完全解开空中飞行奥秘的试验的费用。

兄弟俩，或者也可能是凯瑟琳把这篇通告小心地从报纸上剪下来，放在记录他们奋斗历程的第一本剪贴簿开头的显眼位置。

与此同时，莱特家正面临一种非常不利的处境，莱特主教被卷入其中，家里的每个人都承受了相当大的压力，特别是威尔伯。他毫无怨言地肩负起重担，尽管这耽误了他几天，甚至是几周的时间。

这件麻烦事要从大约15年前说起，19世纪80年代，联合弟兄会内部的两个对立的派系在争夺控制权。两方的争端主要在于教会长期以来反共济会的立场：一方坚持这一立场，而另一方则主张接纳共济会，并承认其秘密仪式是这个时代的现实之一，而且这势必能帮助教会扩大规模、增加收入。

那些欢迎共济会会员加入教会的人是所谓的自由派。对立的一方是由米尔顿·莱特领导的激进派，米尔顿从不害怕公开表达自己的看法，即使是在那个时候，他还让威尔伯帮忙撰写文章和社论，来回应自由派的攻击。

但自由派还是占了上风。莱特主教失利，他在教会中的角色也变得形同虚设。但他毫不气馁，继续以传教士的身份四处游历。1889年，也就是苏珊·莱特去世的那一年，他开始着手建立一个新的教会，叫“旧宪法教会”。

很快到了1901年，在由莱特主教发起的一项调查中，发现负责旧宪法教会出版物的牧师米勒德·凯特（Millard Keiter）一直在挪用教会的公款，数额将近7 000美元。

1902年2月，莱特主教派威尔伯检查教会的账簿。经过审查，威尔伯得出结论，凯特牧师确实擅自用教会的公款支付了自己的保险费、添置私人衣物的费用以及建造私人住宅的部分费用。不过当教会理事会开会复核对凯特的指控时，尽管证据确凿，却裁决所有的差错都是出于粗心大意，而不是欺诈。

威尔伯在写给父亲的信中说：“我最大的遗憾是你过去15年来所承受的压力和烦恼没有任何被消除的迹象……斗争的强度反而越来越大。”威尔伯也坚定地相信这场战斗必须继续下去。

不管是高级职员窃取教会资金的问题，还是理事会担心募集不到资金而欺骗教会的问题，现在都必须抓紧解决。从长远来看，靠欺骗无法获得任何经济上的支持。用谎话连篇的报告来欺骗人们比凯特的偷窃更让人不齿，就教会的利益而言，损失将会更大。

3月中旬，威尔伯乘火车到达印第安纳州亨廷顿市（Huntington），在那里，他进一步审查了出版社的记录，两天后他回到家，向父亲保证说，凯特经手的图书和期刊“非常有问题”。

在威尔伯的积极鼓励下，主教决定要自己做点什么。他在日记中写道，他和威尔伯花了一整天的时间准备“凯特盗用公款报告”，第二天，奥维尔完成了最后的打字工作。

没有等到教会的批准，主教就控告凯特有犯罪行为。凯特接受了审讯，但并没有被定罪。教会内部开始出现反对主教的声音，说他做事太过头。主教告诉凯瑟琳，老朋友们都在他背后说他是“自大狂”。到了5月份，米勒德·凯特正式指控主教犯有诽谤罪。

威尔伯形容这种情况是“绝对不可思议、难以理解和无法相信的”。他并没有停止审查凯特经手的图书，而且他说“每隔几天就能发现一个凯特挪用公款的新例证”。他的父亲却身心俱疲，忧心忡忡，难以入睡。

这些指控和反诉一直持续到了夏天。8月15日，威尔伯发表了一本为他父亲辩护的小册子。

当我父亲和我认真审视（对主教的）这些指控时，我们马上发现整件事完全是场闹剧。这些指控是如此微不足道，以至于很可笑……

尽管凯特先生及其追随者在一般原则上反对调查和审判，但他们还是在对莱特主教提出的虚假指控中寻得了一丝先机……

即使是一桩伪造的案件，也会导致损害莱特主教声誉的报道大肆传播。

那天，莱特主教在外游历，威尔伯在写给父亲的信中向他保证“事情进展得很顺利”，并让他不要担心。接着凯瑟琳也写了一封信，她告诉父亲，威尔伯和奥维尔都坚信情况会好转，以至于他们已经开始讨论下个星期去基蒂霍克的事情了，她早就觉得他们很快就会出发。“威尔瘦了，而且焦虑不安，奥维也一样。等他们到了沙滩上，海风一吹，就没事了……他们认为基蒂霍克的生活能治愈一切疾病。”

到了8月下旬，兄弟俩研制新滑翔机的进程已经到达最后阶段。他们在霍桑街7号的后院里，缝合着几码长的用于覆盖机翼的“西部骄傲”牌白色棉布，而这引起了附近邻居的很多议论和猜测。一位邻居说：“有人说，男孩子们只是在自己做露营用的帐篷。也有人说他们在尝试飞行。我可不相信他们会那么愚蠢。”

凯瑟琳说：“威尔不停地踩着缝纫机的踏板，奥维则蹲在地上标注需要缝合的地方。”

8月26日，滑翔机3号所需的所有东西都被打包装进运输用的板条箱，兄弟俩第三次向基蒂霍克进发，留下凯瑟琳和查理·泰勒继续照看自行车店的生意。

凯瑟琳在送别威尔伯的时候特别开心，她对父亲说，离开对于威尔伯来说是世界上最好的事情。“他身心憔悴，当他头脑中有一件事情时，就会不停地考虑。”

她还想让自己的父亲知道，她和哥哥们一样，会和他并肩战斗。“我们永远不会停止战斗，爸爸，直到那些无赖原形毕露为止。”

很快她就遇到了别的麻烦。她告诉哥哥们，查理·泰勒让她“厌烦到无法用语言表达”。这个男人声称对一切都了如指掌。“我不喜欢受这个雇员摆布。”万幸的是，新学年开始了，她得继续上课，而她现在每周

的收入已经达到了史无前例的25美元。

最终事情的确朝着有利于主教的方向发展。两年后，也就是1904年，在密歇根州大急流城（Grand Rapids）的一次教会会议上，他被2/3多数人认定完全无罪。几年之后，在写给外甥女的信中，主教提到米勒德·凯特说："他原来的朋友们都认清了他卑劣的品格，他已经去了田纳西州，成了一个林地投机者。"

总而言之，为了维护主教名誉而遭受的持续不断的忧虑和挫折，以及投入的大量时间使这个家庭比以前更加亲密了，而且还让他们决心要时时提防那些"品格卑劣"的人。

3

奥维尔在到达基蒂霍克后写给凯瑟琳的第一封信里，告诉她只需要适应查理·泰勒的一些怪癖就好，然后说基蒂霍克的天气很好，他和威尔伯一直在组装滑翔机，就快做好试飞的准备了。他说，当她收到这封信的时候，他猜她已经回学校教书了，他让凯瑟琳寄一份学生名单给他。"我想看看，除了我们之外，还有谁也在挨骂受罚。"

到了9月的第2个星期，从基蒂霍克传来的消息变得更加丰富多彩，因为兄弟俩都把时间花在讲凯瑟琳最喜欢听的消息上，比如令人心烦的蚊子不见了，他们还用所谓的"皇家奢侈品"把斩魔山的营地装扮得漂漂亮亮，他们给餐桌铺上了白色的油布，还给餐椅套上了粗麻布座套。奥维尔写的信尤其让凯瑟琳高兴，说他没有写作天赋简直是无稽之谈，从这些信里，可以看出他多么不希望"妹妹"感觉自己被冷落。

最让凯瑟琳觉得有趣的是奥维尔讲述的对一只总在厨房觅食的老鼠穷追不舍的事情，与这只极其狡猾的老鼠斗智斗勇是兄弟俩唯一感到兴奋的事情。

奥维尔写道："不久前的一个晚上，当它试图在威尔的床上'散

步’时，受到了相当热情的款待，它被我们裹在毯子里扔到了很远的地方，到最后它还是逃跑了。”

> 今天下午，我们发现它正舒服地躲在我们的地毯里。我们追着它把房子的里里外外都跑遍了。地板上的大裂缝可以让它在必要的时候很轻易地钻进来或者钻出去。但我们两个人一人拿棍子，一人拿枪，一人守住地板上面，一人守住地板下面，这样它逃跑的可能性开始变得微乎其微。最后，当我用枪对着它连续射击时，它紧靠在地板下面的一个角落里，趁机喘口气。子弹留下的痕迹就在它身后的那个角落里，但小家伙居然转过身，沉着地走开了，我惊讶地站在那里，看着它离开。

基蒂霍克的生活水平已经大为改善。兄弟俩不在的时候，暴风雨对营地造成的破坏需要马上修复，不过他们还考虑到了更多的细节。厨房有了“很大的改进”，如今他们睡在更加舒适的搭建在屋顶的新床上。他们用木板把房子四面所有板材之间的裂缝都封住了，还挖了一口更深的井，于是有了水质更好的饮用水。最棒的是，他们设计出了一辆自行车，其在沙地上的行驶效果比他们想象的要好得多。这样往返基蒂霍克就不再需要步行3小时了，而只需要1个小时。

当地居民对兄弟俩所做的一切几乎都非常清楚，但正如约翰·T.丹尼尔斯所说，大家现在已经“学会接纳他们”了，而且在很大程度上是因为兄弟俩“不管做什么都能成功”。

> 他们建立起自己的营地；用旧的碳化物容器制成了一个炉子；他们对一辆自行车进行了改装，这样就可以在沙地上骑行了。他们还自己做饭洗衣服，他们的厨艺也很棒。

威尔伯向准备再次加入的乔治·斯普拉特汇报说：“还有很多改进了的地方，不胜枚举，而且没有赫法克，也没有蚊子。”

这一次，奥维尔还对他们每日辛勤的工作进行了详细的记录。

> 9月8日，星期一。终于开始组装滑翔机了……完成了上翼的框架，可以装肋条了。
>
> 9月9日，星期二。工作了8个小时。把肋条固定在框架上，然后覆上蒙皮。
>
> 9月10日，星期三。各自工作了约5个半小时，固定和缝合蒙皮……除了后翼梁部分的蒙皮未缝合外，翼面的其余工作都已完成。
>
> 9月11日，星期四。完成后翼梁的蒙皮遮盖工作。为了测试不同风速下的角度，还立起了旗杆……下午开始准备下翼。把翼梁连接起来，并固定在机头后部，为加装肋条做好准备。
>
> 9月12日，星期五。各自在滑翔机上工作8小时。安装了肋条和蒙皮。在临近中午时，把上翼运到了斩魔山的大丘。发现推着滑翔机走比以前容易了很多。
>
> 9月13日，星期六。完成了下翼……
>
> 9月15日，星期一。各自工作了10小时……

机翼的总面积达到了305平方英尺，这是迄今为止最大的一架滑翔机，而且威尔伯还告诉乔治·斯普拉特：“和去年那架滑翔机相比，这架有了极大的改进。”

9月19日，他们先把滑翔机带到一座小山上，开始像放风筝一样放飞，结果“非常令人满意”。转到斩魔山之后，他们在3天内完成了近50次滑翔，其中还包括几次载人飞行，但他们始终很谨慎。即便是最远的一次飞行，距离也不超过200英尺。

奥维尔还完成了他的第一次滑翔，这让他无比自豪。但没过几天，他突然在空中失去控制，坠落在地。幸运的是，他浑身“没有一点瘀青

或者擦伤”，但这无疑提醒了他们这一切是多么危险，故障的发生又是多么不可预料。威尔伯在写给奥克塔夫·沙尼特的信中说：

> 弟弟奥维尔在对前舵的使用还不熟练的情况下，试图同时操纵控制机翼扭曲（或机翼翘曲）的装置，结果当他在调整某个略微抬升的机翼时，完全忘记了要控制前舵，而这造成滑翔机机头向上地上升了大约25英尺，然后侧翻，摔到地上……我们希望用几天时间就能把滑翔机修好。

快到9月底的时候，哥哥洛林·莱特突然来到营地看望他们，不久之后，乔治·斯普拉特也来了。与此同时，连续几天这里的风都出奇小。

所有的试飞都推迟了，洛林和斯普拉特出去钓鱼，而威尔伯和奥维尔像往常一样继续忙碌着，威尔伯还抽出时间给父亲写了一封热情洋溢的信，告诉他一切都很顺利。“我们都非常健康，生活得很愉快。”当然，他们也“非常小心”。除此之外，他还自豪地说，他们的新滑翔机“和其他人制造的滑翔机相比，有非常重大的改进……一切都很令人满意，我们现在相信，飞行问题马上就要被解决了”。

这封信上注明的日期是10月2日。奥维尔后来说，就在这天晚上，营地里有关航空理论的讨论持续了很长时间，以至于他比平时多喝了点咖啡。他睡不着觉，就躺在床上思考怎样才能更好地控制滑翔机，突然他想到了一个主意：后舵不应该是固定的，而应该是铰链式的，或者说是可以活动的。

早上吃早餐时，他提出了这个改进意见，不过在这之前他给洛林使了个眼色，让洛林注意威尔伯惯有的批判反应。乔治·斯普拉特曾经告诉过奥克塔夫·沙尼特，威尔伯“总是随时准备反对别人提出的观点”，时刻准备“卷起袖子展开争论”。威尔伯自己也对斯普拉特解释说，他支持“有意义的争论”，因为这能激发出“看待事物的新角度”，帮助大家“走出困境”。威尔伯说，他们全家人有一个共同的特点，就是能看出

任何事物的弱点。他还说，这并不总是一种理想的品质：“它让我们变得过于保守，因此无法成为成功的商人，而且还限制了我们的交际圈”。

不过这一次，在片刻的沉默之后，威尔伯说他喜欢这个想法，接着还提出了令奥维尔更加惊讶的意见：为什么不把控制升降舵和控制机翼翘曲的装置连在一起，从而简化飞行员的操作呢？

他们当天就开始着手进行改造。

从那之后，滑翔机上不再装2英尺高的固定垂尾，而是换成了一个5英尺高的能活动的方向舵，呈俯卧姿势的操作员可以利用臀部一个新的木制“托架”来同时控制升降舵和机翼翘曲装置。现在操作员不需要手了，只需要移动臀部即可实现这些操作，不过这和骑自行车时利用臀部的原理并不一样。

两天后，营地变得更加拥挤了。奥克塔夫·沙尼特和他的另一位同事奥古斯塔斯·赫林（Augustus Herring）也来了，这样就变成了6个人吃饭，屋顶的卧铺也变得更加拥挤。另外，沙尼特他们还带来了一架自己设计的三翼悬挂式滑翔机，想要进行试飞，兄弟俩耗费了比预想的还要多的时间和精力，才最终证明这个设计是完全失败的。赫林试了好几次，都没能让这架笨重的三翼机离地，威尔伯和奥维尔也试了试，同样没有成功。

沙尼特和赫林待了一个星期。尽管沙尼特对自己的滑翔机很失望，但他非常清楚兄弟俩的研究成果多么重要，在返回芝加哥时，他在华盛顿短暂停留，并专门给塞缪尔·兰利打了个电话，通报了他在基蒂霍克看到的情况。

史密森学会在华盛顿国家广场有一座塔楼状的建筑，叫作“史密森城堡”，作为学会的负责人，兰利在“城堡”中有一间宽敞的办公室。68岁的兰利和72岁的沙尼特年龄相仿，比莱特兄弟大30多岁。他们两位都声名显赫、建树颇丰，再加上他们的花白胡子，一看就是了不起的学

者。

不过沙尼特主张那些探索飞行奥秘的人应公开地交流信息和思想，但兰利却对自己的工作极端保密。在他负责的那些史密森学会重金资助的试验中，每个环节都是保密的。与和蔼可亲的沙尼特形成鲜明对比的兰利，是一个彻头彻尾的波士顿婆罗门[注]，他的朋友们都亲切地称他为“傲慢的躯壳”。

自从他1896年成功放飞蒸汽驱动的无人飞机以来，兰利和他在史密森学会的“团队”就一直致力于研制一架更大的、造价更高的同类型飞行器，不过这次将由一台汽油发动机驱动，并搭载一名操作员。就像兰利所希望的那样，除了直接参与研究的人之外，几乎没人知道这件事。

迄今为止，兰利很少或者根本没有关注过莱特兄弟和他们的成果，但听到沙尼特所说的情况，他突然很感兴趣，马上给莱特兄弟写信，说他想要去基蒂霍克亲自看一看。威尔伯和奥维尔礼貌地回绝了他，至于是什么原因，早已无人知晓。

不久，洛林在10月17日也走了，在斯普拉特的帮助下，兄弟俩把改造后的滑翔机运到了斩魔山，重新开始试飞。此时天气已经转凉，他们必须整夜点着火。食物也只剩下豆类罐头了，不过这一切似乎都无关紧要。

斯普拉特离开后，兄弟俩只能又一次靠自己了，和以前一样，能帮忙的人就只有丹·泰特了。在10天的试飞中，他们的滑翔次数比前几周都要多，滑翔距离的新纪录被提高到600英尺以上。在总共2个月的时间里，他们在外滩群岛进行了将近1 000次滑翔，还解决了最后一个关键的控制问题。

他们非常激动，如果不是丹·泰特很久之前就说自己要在捕鱼季开始的时候负责一艘船和船员的工作，兄弟俩本来打算再待上几周的。

10月28日破晓，他们冒着冰冷的倾盆大雨出发了，步行4英里来到基蒂霍克，踏上了回家的路，此时他们的心情和去年离开时的心情完全

不同。他们在风洞试验上付出的所有时间和努力，设计和制造第三架滑翔机的工作和最近在斩魔山完成的改造都被证明是完全成功的。他们很清楚自己取得的成就多么重要。他们知道自己解决的不只是飞行的问题。他们掌握了飞行的知识和技巧。他们可以很有把握地翱翔、飘浮，还可以俯冲、爬升、盘旋、滑翔和降落。

现在他们只需要造一台发动机。

---

1. “波士顿婆罗门”一词最早出现于1860年的《大西洋月刊》，指新英格兰地区那些自殖民地时代起就有着延绵世系与显赫声望的“WASP”（即白人、盎格鲁–撒克逊裔和清教徒）家族。——译者注

第二部分



第五章

1903年12月17日

> 我们起床的时候，正在刮时速20~25英里的北风。我们早早地把飞机拖了出来，向救生站的人们发出了信号。
>
> ——奥维尔·莱特在1903年12月17日的日记

1

随着1903年的到来，代顿的发展前景比以往任何时候都更加光明。根据《新闻晚报》的报道，代顿当地人口已接近10万，而且所有人都在那里寻找做生意的门路。报道称，这个地方并不适合悲观主义者，“但要是他还抱有一丝希望，就会从这里沁人心脾的繁荣气息中汲取到乐观的精神，悲观的情绪也会一扫而光”。

对于大多数地区的美国人来说，未来更是大有希望。《芝加哥论坛报》的一篇新年社论提到，一个人如果意识不到现在的情况比以往任何时候都要更好的话，那他的理解力就太差了，而且“当新科学、新技术和新教育完美地发挥作用时，未来会更好”。就连这个时候的流行音乐也是乐观向上的。南北方的钢琴家都演奏起雷格泰姆音乐[注]，人们在唱歌跳舞时，都会选择像《比尔·贝利，回家好吗？》和《在曾经美好的夏日时光》这样的歌曲。

各地的就业率也在上升。在纽约州，几乎所有的劳动力都在工作。

工资不断上涨，国民财富稳步增长。不仅偿还了国债，还盈余4 500万美元。在华盛顿，人们都感觉到了在西奥多·罗斯福领导下的“新速度”。这个国家将要承担起修建巴拿马运河的任务，收拾法国人留下的残局。《阿尔伯克基民主党人日报》（*the Albuquerque Journal-Democrat*）说，从来没有哪一个新年，像今年这样“给美国人民带来如此鼓舞人心的前景”。而且，许多社论都提到，不管是周日布道，还是在许多家庭的餐桌旁，整个世界都是一片祥和安宁。

《费城问询者报》（*the Philadelphia Inquirer*）提到了有几个需要思考的令人费解的问题，其中之一就是到目前为止，尽管人们对“空中飞行”给予了如此大的关注，但为什么成果却如此之少。

临近新年的时候，莱特兄弟就给7个州的汽车发动机制造商写信，询问对方能否提供一台现成的发动机，兄弟俩的要求是其必须足够轻，而且有满足他们需求的充足动力。他们只得到一封回信，而且对方提供的发动机太重了。所以他们又得自己动手了，可是两个人都没有制造发动机的经验。

在之后的一段时间里，兄弟俩在大众心目中的形象是家乡代顿市一对聪明的自行车修理工，他们成功解决了很多人没能解决的问题，这得益于他们作为老派美国人的那种解决看似不可能解决的机械问题的惊人天赋。但这不完全是事实。

不过，这些话放到查理·泰勒身上就很合适了，唯一有出入的就是作为机械师的他不仅聪明，而且技艺高超，对兄弟俩来说他简直是最佳人选。尽管妹妹凯瑟琳无法忍受查理的自命不凡，但威尔伯和奥维尔总是能看到查理的能力和他对他们研究的巨大帮助。查理·泰勒自己也很清楚，兄弟俩在很多方面都远超自己。他后来还称赞兄弟俩说：“他们俩一定有自己的章法。我想这就是为什么他们总是知道自己要做什么，几乎从不猜测任何事情。”谈到制造发动机这件事，他说：

> 虽然兄弟俩善于使用工具，但他们并不经常做机械加工的工

> 作，主要精力都放在研究机身上。所以只能我来做……我们没有画过图纸。我们中的一个人会在一张便条纸上简略地画出我们正在讨论的部件，然后我会把这张草图钉在我的工作台上方。

查理几年前曾经修过一辆汽车上的汽油发动机，尽管这是他唯一的经验，但那年1月，他在修理厂用制造自行车所用的金属车床和钻床开始工作，只用了6周时间就完成了任务。

这台发动机有4个汽缸，每个汽缸的内径为4英寸，冲程也是4英寸。它的功率为8马力，重量不超过200磅，完全可以驱动包括一名操作员在内的总重达675磅的飞行器。事实上，查理制造的发动机仅重152磅，原因是发动机汽缸是用美国铝业公司这家总部位于匹兹堡市的新兴企业提供的铸铝制成的。其他材料则来自代顿当地的制造商和供应商，但是制造独立活塞缸所需的铸铁镗孔和制造铸铁活塞环的工作，都是由一位留着长长的海象胡子的工人在自行车店后面的屋子里完成的。这位工人后来解释说：

> 发动机的燃油系统很简单，一个容量为1加仑[注]的油箱被悬挂在机翼的支撑杆上，在重力作用下，汽油通过管子流入发动机……由于没有化油器……燃油流入歧管中的一个浅室。这个浅室紧邻汽缸，未经处理的汽油与空气在这里混合，迅速升温，从而有助于混合物汽化。给每个汽缸注入几滴未经处理的汽油后，发动机就可以启动了。

与后来的发动机相比，这台发动机的所有设计都出奇地简单和原始。按照查理的说法，点火系统是当时常用的“开关式”，并没有火花塞。

> 火花是由燃烧室内两个接触点的开启和闭合产生的。这些操作可以通过轴和与主凸轮轴通过齿轮连接的凸轮来完成。点火开关是

一个普通的单掷刀开关，是我们在五金店买的。

这台被莱特主教称为“小不点儿”的发动机在2月中旬之前就完成了，第一次在自行车店启动的时候，噪声和浓烟简直让人难以忍受。第二天进一步测试的时候，发动机汽缸体破裂。滴落的汽油使轴承发生卡滞，发动机的机体和机架因此损坏。

又过了两个月，他们才收到了第二个汽缸体。这一次，发动机运行良好，而且功率达到了出人意料的12马力。

与此同时，螺旋桨设计变成了一个相对严峻的挑战。查理后来说：“我觉得螺旋桨才是威尔和奥维要完成的最艰难的工作，我认为他们在这方面的成就并没有得到应有的称赞。”

兄弟俩研究得越深入，这个问题就越复杂。他们惊讶地发现自己找不到有关空气螺旋桨的任何数据。他们原本以为可以借鉴航海工程师设计轮船螺旋桨的经验，因此就在代顿市图书馆里查找相关的资源，结果却发现，尽管螺旋桨被人类使用了100年，但其确切的原理仍然未被找到。他们又一次别无选择，只能靠自己来解决问题。奥维尔说：“我们的大脑完全被这个问题占据，以至于无法进行别的工作。”

他们开始把螺旋桨看作在螺旋式运动的机翼，如果他们能计算出直线运动的机翼产生的效果，那为什么不能计算出机翼螺旋式运动产生的效果呢？奥维尔解释说：

> 但进一步考虑的话，我们很难找到研究的起点，因为螺旋桨，或者它所处介质的所有情况都是在不断变化的。推力取决于叶片撞击空气的速度和角度；而叶片撞击空气的角度又取决于螺旋桨转动的速度、飞行器前进的速度以及空气向后流动的速度。空气向后流动的速度又取决于螺旋桨产生的推力和受到影响的空气量。这之中任何一个因素发生变化，都会导致其余所有因素的改变，因为它们都是相互依存的。

经过几个月的研究和讨论，兄弟俩已经认识到，静止的螺旋桨所产生的推力并不能指示出它运转时产生的推力，而测试螺旋桨效率唯一可行的方法就是在飞行器上进行试验。

在这几个月里，他们的“讨论”变得前所未有的激烈。不论白天还是黑夜，他们无时无刻不在热烈地争论，而且常常是用自己最大的声音。情绪快要失控的凯瑟琳曾经大喊道：“如果你们再不停止争论，我就离家出走。”

根据查理·泰勒的说法，兄弟俩从来没有真正生过对方的气。在他们“最激烈”的一次争吵后，早上7点，查理像往常一样打开店门，这时奥维尔走了进来，说他觉得是自己错了，他们应该按威尔说的去做。不一会儿，威尔伯也来了，说他已经考虑过了，“也许奥维是对的”。查理说，重点在于“当他们结束争论的时候……很清楚自己要解决的问题，然后就可以继续工作了”。

他们把新的飞行器命名为“飞行者”，在“飞行者”的两翼之间有两个螺旋桨，位置就在操作员的后方。这两个螺旋桨一个顺时针旋转，另一个逆时针旋转，这样它们产生的扭力，或者说陀螺效应就可以相互平衡。有了适当的尺寸、倾斜度和表面积，事实证明制造螺旋桨并不是什么难事。

每个螺旋桨的直径为8.5英尺，由3层黏合在一起的云杉薄片组成，再用轮匠使用的短柄小斧、辐刨（也叫“刮木刀”）手工成型。很像以前做车轮那样。可以肯定的是，这种螺旋桨和前人制造的任何一种都不一样，至此最后一个重大问题也被解决了。

这一次，飞行器还是靠起落橇移动，没有轮子。操作员还是俯卧在下翼中部的控制装置上。发动机和散热器就在他的右边。一个容量为1加仑的小油箱悬挂在他左上方的一根支撑杆上。螺旋桨的传动链是由印第安纳波利斯链条公司（Indianapolis Chain Company）特制的，两翼之间的桁架使用的是罗布林（Roebling）公司生产的钢索，罗布林家族曾建造了布鲁克林大桥（Brooklyn Bridge）。

3月23号，兄弟俩为他们飞行器上的机翼翘曲系统和方向舵申请了专利。

4月下旬，奥克塔夫·沙尼特从巴黎寄来一封信，他为了从妻子去世的悲痛中恢复过来，已经在欧洲休了一个长假。他对兄弟俩说，他们的试验在巴黎引起了极大的关注，还说："非常奇怪的是，法国人好多年都不关注滑翔试验了，现在竟然对这个话题如此热衷。"他在巴黎就这个主题已经发表过几次演讲，其中就包括在法国航空俱乐部的一次正式晚宴上。

和蔼可亲的沙尼特并没有在信中叙述他在演讲中是如何形容自己在试验中的作用的，他还反复地提到莱特兄弟是他"忠实的合作伙伴"。也许是因为他以莱特兄弟为傲，或者是因为在他的家乡法国这个对航空业高度关注的国家，他确实感受到了成为大家关注焦点的喜悦。无论如何，他留给大家的印象就是，他是莱特兄弟的老师，而兄弟俩是他勇敢的学生，正在把"他的"成果付诸实践。

这种说法不仅站不住脚，还非常不公平。尽管沙尼特给予了极大的关心和鼓励，但兄弟俩从来都不是他的学生或者合作伙伴。他们取得的所有成就都是他们自己努力得来的，是他们通过独立研究和不懈努力获得的。我们并不清楚莱特兄弟具体什么时间以及如何得知沙尼特在巴黎说过的这些话，但他们俩对此很不高兴，而且一直耿耿于怀。

不过，这次演讲还产生了更为重要的影响。沙尼特反复称赞和强调莱特兄弟滑翔机飞行的重要性，这一切对法国人来说是一种启示，用航空俱乐部的一位负责人亨利·德拉沃尔伯爵（Comte Henri de La Vaulx）的话说，这"甚至令人有些不愉快"，法国航空界的试验人员是时候"认真工作了，如果他们不希望被人甩在身后的话"。

沙尼特在这次法国演讲和许多次谈话中，还提供了大量与莱特兄弟的滑翔机有关的详细信息，这确实对法国航空业产生了深远的影响。

沙尼特答应要给法国颇具影响力的《飞行爱好者》杂志写一些文

章，于是他通知了威尔伯，还让他马上准备他和奥维尔的照片。几个星期后，威尔伯客气地回信说，沙尼特把一切都安排得如此周到，他们都不知该怎么拒绝了，但另一方面，他们实在没有勇气面对镜头。

5月中旬，沙尼特回到家，想确定一个日期，让威尔伯再来芝加哥一趟，并在西部工程师学会会议上再次发表演讲。他还希望能尽快去代顿拜访兄弟俩，因为他有一些信息需要亲口告诉他们。6月6日早晨，他到达代顿，当晚就返回了芝加哥。在这天的谈话中，他告诉兄弟俩，他准备放弃自己的试验。他还说，从此以后，一切都由兄弟俩决定。

6月24日晚，威尔伯在芝加哥的聚会开始前发表了讲话，他比两年前显得更有信心和活力。他详细描述了去年秋天他和奥维尔在基蒂霍克试飞滑翔机时所取得的突破。他谈了很多有关鸟类研究在他们的工作中发挥作用的内容，还有他们的滑翔记录，像之前一样，他特别强调了控制技能的必要性，并指出单凭机械技能是远远不够的。

他告诉听众："1 000次滑翔大约相当于稳定飞行4个小时。时间太短了，不管是谁都无法完全掌握飞行的技巧。"

> 因为向高处飞只不过就是在上升气流中滑翔，所以只要风况稳定，当风可以提供足够的升力时，飞行器在任何坡度适宜的山前都可以很容易地高飞。但由于风速的变化，升力有时会超出实际的需要，而有些时候又太小，所以，为了在上升气流中维持飞行器的姿态，操作者就需要有一定水平的技能、经验和做出正确判断的能力……在试图上升到某个比较危险的高度之前，操作员应该知道在紧急情况下，他的大脑和肌肉会受到本能支配，而不是意识，因为没有时间去思考。

对翱翔飞鸟的长期研究使威尔伯确信，人类能够制造出受到的阻力和鸟类翅膀相当甚至更小的机翼。但这不是重点，也不是我们应该向鸟类学习的。"鸟类翅膀的结构的确很巧妙，但真正惊人的并不是它们非

凡的效率，而是鸟类在使用它们时所展现出的了不起的技能。”

在结尾的时候，威尔伯再次提道：“显然，飞行问题与其说是要找到更好的机翼，不如说是要找到更好的操作员。”

在简短的讨论中，有人问他怎么看亚历山大·格雷厄姆·贝尔用一只巨大的风筝把一个人吊在空中的试验，威尔伯回答说：“问一个研制飞行器的人对另一个人的试验怎么看，是非常不合适的，因为每个研究飞行器的人都认为自己的方法是唯一正确的。”

当另一个观众问他对塞缪尔·兰利使用的二面角机翼怎么看时，威尔伯毫不犹豫地指出，兰利的飞行器只能在没有侧风干扰、完全静风的条件下试飞，但别忘了“总是会刮风的”。

他在演讲中并没有提到那台放在代顿自行车店后面房间里的汽油发动机；没说他和奥维尔为了螺旋桨常常发了疯似的紧张工作；也没说他们打算几个月之后再去一次基蒂霍克。当谈到有关发动机的话题时，他仍然用过去式说道：“由于我们还没有进行过动力飞行器的试验，所以我的意见可能没什么价值。”

时间一天天过去，转眼到了6月份，正如莱特主教所记录的那样，代顿的天气仍然“晴朗而温暖”。对他来说，一切都和往常一样。他去图书馆、写信、去教堂做礼拜，还陪凯瑟琳参加了一场高中毕业典礼。当凯瑟琳去欧柏林参加另外一场毕业典礼时，霍桑街的房子里变得更加安静了。

在西三街的自行车店里，则是另一番景象。在查理·泰勒的帮助下，兄弟俩的工作进入最后阶段，他们比以往任何时候都更加努力地工作，把有关新飞机的每一部分工作都完成得相当完美。

比尔·泰特从基蒂霍克给他们传话说，他已经在营地安装好了汽油箱，还问多久之后能见到他们俩。

7月14日传来消息说，几天之后，塞缪尔·兰利将在华盛顿以南30英里的弗吉尼亚州匡提科（Quantico）附近测试他的“最新发明”，具体地

点在波多马克河（Potomac River）蚊虫滋生的河岸上。此次进行试飞的是一艘由发动机驱动的“成熟飞艇”，其名叫“大飞行器”，能够搭载一名操作员。这艘飞艇花费了5万美元的公款，资金来自史密森学会和美国陆军部迄今最大的一笔拨款。兰利教授和他的几个朋友，包括亚历山大·格雷厄姆·贝尔在内，又捐助了两万美元。

大批记者冲到现场，一支由小到独桅艇，大到汽艇的各种船只组成的船队聚集在一艘名叫“方舟号”的巨型游艇周围，“方舟号”顶部停放着兰利已经准备就绪的飞艇，大家都叫它“秃鹰”。

兰利本人从华盛顿赶来，登上了游艇，但再也没有出现，尽管记者们很诚恳地请求采访，但兰利拒绝露面。突然，暴风雨来了，他和团队中的技术人员以及科学家就一起返回了华盛顿。后来雨停了，那个原本要驾驶这艘飞艇的年轻人查尔斯·曼利（Charles Manly）也匆匆赶往了华盛顿，不过他第二天就回来了，而且拒绝透露任何信息。

终于到了8月8日上午，在完全静风的情况下，“大飞行器”的一架1∶4比例的无人驾驶模型飞上了天空，但其只飞了大约1 000英尺就掉进了河里。《纽约时报》打出了一条充满嘲讽意味的大标题：像潜水艇一样的飞艇。曼利面对记者宣布这次飞行完全成功，但除此之外就没再说别的了。

威尔伯和奥维尔马上要进行他们研究过程中最重要的一次尝试了，人们并不知道他们如何看待这次试飞，也不知道他们在车间或者家里私下交换过什么意见。唯一有记录的评论出现在威尔伯写给奥克塔夫·沙尼特的一封信里，很大程度上是在表达对于兰利的同情：

> 由于纠缠不休的记者和流言，现在兰利教授所面对的麻烦似乎太多了。不过据说在记者们驻扎的河岸上，蚊子非常猖獗，希望兰利教授能因此得到一些安慰。

天气越来越热，他们整个夏天都在忙着研制“超级飞行器”，这是他

们给“飞行者”起的新名字，在启程前往基蒂霍克之前，兄弟俩和查理又对每一个部件和每一个小细节进行了最后的检查，他们知道到了基蒂霍克，还有更繁重的组装工作要做。

查理解释说：“由于没有足够的空间，我们从来没有在代顿把整架飞机组装起来过。”有一次他们在自行车店里组装飞行的核心部分，结果把前后房间之间的走廊给堵住了，为了接待顾客，他或者兄弟俩中的一个人不得不从侧门钻出去，绕到临街的前门。

为了避免运输途中产生损坏，他们得把所有的东西都打包好，这本身就是一项重大任务，因为发动机、机身和零部件加起来大约重675磅。到了9月18日，所有的东西都被装进板条箱，送上了火车。

据查理说，兄弟俩出发前没有举行什么仪式，也没有表现出焦虑。“即使他们担心这架飞机不成功，也从来不会表现出来，我也从来没有感受到。”

5天后，威尔伯和奥维尔收拾行装，踏上了东行的列车。

2

从代顿拥挤、闷热、嘈杂的工作场所来到外滩群岛广阔的海洋与天空，不可能有比这更美好、更受人欢迎的改变了。兄弟俩很喜欢基蒂霍克。刚到达不久，奥维尔就给凯瑟琳写信说：“每年我们都会对这个地方的美产生更深的体会。”

有人告诉兄弟俩，前一年冬天，外滩群岛的情况非常严峻：接连不断地遭受暴风雨的袭击，倾盆而下的雨水在他们的营地附近形成了一个绵延数英里的湖。时速90英里的大风把他们搭建的机库从地基上“抬”了起来，然后又“放”在了离海稍微近一些的地方。据说蚊子特别多，甚至把白天变成了黑夜，而那可怕的闪电又让黑夜变成了白天。

不过，风也把沙丘塑造成了兄弟俩见过的最适合滑翔的形状，现在正值9月，天气非常晴朗，各方面的条件都很理想，所以兄弟俩并没有马上开始安营扎寨，而是把去年的滑翔机组装起来，度过了被威尔伯称为“我们试飞以来最好的一天”。他们完成了75次滑翔，而且发现在做爬升练习时比预想的要容易得多。一切都显得非常顺利。

在丹·泰特的帮助下，他们用了一周多一点的时间就搭建起一座新的16英尺×44英尺的机库，这里将用于组装和停放新的“飞行者”，机库的门是靠合页连接的，可以转动，突然一场可怕的风暴来袭，风速一度达到每小时75英里。

当然，新飞机的组装工作还得进行，不过是在室内。奥维尔在10月12日的记录中写道：“工作了一整天，把上（翼）面的各个部分连接了起来，在后端安装了钢索，还加了一些合页。”同一天，丹·泰特报告说，有5艘船已经被冲上了基蒂霍克和亨利角（Cape Henry）之间的海岸。

10月18日，威尔伯给凯瑟琳写信说：“我们目睹了一场暴风雨，相比之下，以利亚(注)的祷告都显得微不足道。”

风突然转向了北方，风速也增快到大约每小时40英里，并伴随着经常出现的大暴雨。在我们国家，风通常会先从北面吹来，然后变成从东面吹来，接着从南面，再从西面，最后再回到北面。但当风开始“倒转”，也就是说，变成先从南，再从东，然后从北，那么要当心了，因为这意味着旋风要来了……也许是因为风太喜欢倒转了，所以它有时正转一点，只是为了再次享受“倒转”的乐趣。这样的过程4天之内重复了7次……

第二天大风还在继续……风最大的时候大约是4点，风速达到每小时75英里。突然，在我们铺着沥青纸的屋顶上，有一个角被大风掀起来了，我们发现如果不马上解决这个问题，那么整个屋顶很可能就会被吹走。

奥维尔穿上威尔伯厚重的大衣，抓起梯子，出去看看能做些什么。没穿大衣的威尔伯跟在后面，与大风搏斗着，他发现奥维尔在机库的最北边，已经成功地爬上了梯子，结果风把外套吹起来，蒙在了他的头上。

> 这场暴风雨刚一过去，威尔伯就开心地给家里人讲了这个故事，他说，锤子和钉子都在奥维尔的口袋里，所以这些东西全都在他头顶上方，他既没法用手够到，也不能把衣服下摆拉下来，不得已他只好先下来。第二次，他把钉子含在嘴里，手里拿着锤子，我跟着他爬上梯子，拽着他的衣服下摆。他敲打了好一会儿才钉好了几个钉子……他后来解释说，在大风中很难控制锤子的方向，4次有3次都砸在（他的）的手指或者是屋顶上。最终任务完成了，我们赶忙回去避雨。

狂风暴雨持续了一整夜，威尔伯写道："不过我们听从了欧柏林学院的老师曾经给的建议：'振作起来吧，男孩们，没有希望了。'"

10月18日，他们在霍桑街的邻居乔治·菲特（George Feight）寄来了一份剪报，内容是兰利在10月7日的另一次试飞失败了，这次是由查尔斯·曼利驾驶的"大飞行器"。这艘翼展达到48英尺的飞艇刚一升空，就一头栽进了水中。所幸，曼利尽管浑身湿透，但并没有受伤。

威尔伯给奥克塔夫·沙尼特写信说："我知道兰利已经做了尝试，但失败了，现在看来轮到我们了，我很想知道我们的运气会怎么样。"

在这封信里，威尔伯还大胆地表示他们的信心空前高涨。"我们期待着在试验的每个阶段都能取得最引人注目的结果，除非发生令人恼火的小事故或者一些意外，否则我们一定会在离开之前干出点什么。"

奥维尔在给查理·泰勒的明信片上，用一种更轻松的语调表达了相同的情绪。

在过去两天里，飞行器市场一直很不稳定。昨天上午开盘时还在208点左右（这意味着成败的机会均等），但到了中午已经跌到了110点。我认为这些波动会在华尔街引起恐慌，但在基蒂霍克这个安静的地方，我们并不会过多地考虑这个问题。

他们继续进行“飞行者”的组装工作，就好像是在建造一座桁架桥一样，但又像钟表匠一样关注细节，奥维尔在日记里记录了每天的工作。

10月22日，星期四，我们一整天都在组装下翼和尾翼。

10月23日，星期五，上午组装起落橇，晚餐后完成了合页的安装工作。

10月24日，星期六，我们在两翼之间安装了支撑杆，用桁架加固了核心部分。安装钢索的时候遇到了很多麻烦。

到了26日，星期一，他们再次进行了桁架钢索的安装工作，一直忙到下午，当风转向北方的时候，他们在斩魔山进行了2个小时的滑翔，5次成功打破了他们以前的时间纪录，滑翔距离长达500英尺。

乔治·斯普拉特已经重新加入了他们，10月27日他和丹·泰特启动了飞机上的发动机。

11月2日，星期一，开始把发动机安装到飞机上……

11月4日，星期三，再有不到半天时间，就能完成飞机组装了。

但是，第二天当他们启动发动机时，利用磁体发电的小型磁电机没能产生点燃汽油的火花，没能启动的发动机不断振动，导致螺旋桨轴被扯松，而且严重扭曲。

由于短时间里几乎无法再进行试飞，乔治·斯普拉特选择了回家，

他把损坏了的螺旋桨轴带到诺福克，然后在那里用船把它运回代顿，交给查理·泰勒。

两天之后，奥克塔夫·沙尼特来到基蒂霍克。天气变得阴冷而多雨，除了坐在火炉边聊天，几乎没什么可做的。沙尼特对兄弟俩说，他们好像“被一种无法预知的命运所纠缠”，而且无法逃脱。

奥维尔在沙尼特离开后，给凯瑟琳和父亲写信说：“他似乎觉得我们的飞机并不像我们操纵飞机的方式那样优越，但我们的观点正好相反。”

日子一天天过去，气温还是很低，根本无法工作。营地周围的水坑都结了冰。威尔伯在另一封写给家人的信里令人安心地说，兄弟俩还是过得非常舒服，保暖工作也做得很好，他的心情和往常一样愉快，而且表现出自己苦中作乐的幽默感，来应对露营生活的艰辛。

> 除了去年的几个分级，也就是盖1、2、3和4条毛毯的夜晚，我们现在还有盖5条毛毯的夜晚，后来是5条毛毯加2床被子。接下来是5条毛毯、2床被子和炉火；再然后是5条毛毯、2床被子、炉火和热水壶。这是我们到目前为止的情况。接下来就应该是不脱衣服睡觉了，然后是还得穿上鞋子和帽子，最后是披上大衣。我们打算在这儿过得舒服些。

11月的最后几天下起了雪，这是他们在外滩群岛上从未见过的景象。他们脸盆里的水都冻住了。不管天冷不冷，反正他们在这期间成功地让发动机运转起来了，而且即使是高速运转，发动机也几乎没有振动。“飞行者”将通过一条木制的单轨道升空，这条60英尺长的轨道的作用和铁路轨道类似，可以让飞机在上面滑行。这个新装置的材料总价是4美元。

所有的证据都表明，兄弟俩在精神上没有任何的负担。11月23日，奥维尔给查理写信说：“在虚度了15天之后，我们又开始工作了，我们

得花几天时间才能为试飞做好准备，因为我们已经决定要对飞机做一些改进。除非这段时间发生了什么意外，否则我们对成功还是很有信心的。”

新的螺旋桨轴由更大更重的钢管制成，是查理寄来的，结果在室内测试的时候就出现了裂纹。兄弟二人中更擅长机械的奥维尔马上收拾行李，于11月30日出发回到代顿，看看能做些什么，而威尔伯则留下来“独自看家”。

12月8日早晨，华盛顿的寒风已经减弱了，对于查尔斯·曼利和与他共事的史密森学会的技术人员来说，在一年中的这个时候，目前的天气条件是最适合进行再次试飞的，试飞对象当然就是塞缪尔·兰利那艘众所周知，而且饱受嘲笑的飞艇。

尽管在波多马克河里可以看到漂浮的冰块，但天气晴朗，完全静风，考虑到现在这个项目的资金几乎已经花完了，继续推迟试飞似乎是不可能的了。

勇敢的曼利再次担任操作员，他是唯一要冒生命危险的人，也正是他做出了继续试飞的最后决定。因为他知道：“如果现在不做，以后就没机会了。”

这艘飞艇的机翼仍然采用二面角结构，和之前一样，会通过安装在“方舟号”大游艇顶部的弹射器起飞，这一次游艇停在市区以南4英里处的“阿森纳点”。经过大约5个小时的紧张工作，终于到了最后的准备阶段。直到下午4点，他们才做好了一切准备，这时天已经快黑了，而且起风了。

兰利教授和他的几位同事坐在小船上观看。其他各式各样的船上挤满了记者，大批观众沿着阿森纳点附近的海堤排成了长龙。

曼利脱下连衫裤，穿上了一件以易浮起的软木为内衬的夹克，他爬上飞机，启动了汽油发动机。

下午4点45分，他发出了释放弹射器的信号。瞬间，飞艇呼啸而

起，直接跃升到60英尺的空中，结果却伴随着一阵刺耳的嗡嗡声停了下来，机头向上在空中悬停了片刻，紧接着，机翼变得摇摇欲坠，飞艇向后翻转，掉进了离游艇仅有20英尺的河里。

掉进河里的曼利发现自己被困在水下，他的夹克被一部分飞艇残骸缠住了。他用力挣脱，穿过缠绕在一起的钢索，在撞破一层冰之后，才终于浮出了水面。

曼利被人从水中救起，虽然没受伤，但几乎冻僵了。有人迅速为他裹上了毛毯，并递给他一杯威士忌，据史密森学会的一位工作人员回忆说，曼利突然说了他有生之年听过的“一连串最流畅的咒骂上帝的话”。

正如报纸上所报道的那样，这次失败比10月7日的那次要严重得多，对兰利和与这个代价高昂、旷日持久的项目有关的几乎所有人来说，都是一场羞辱。兰利和团队中的其他人只是敷衍地给出令人难以信服的解释，把责任归咎于发射装置有缺陷，但几乎没人相信。兰利被人比作著名喜剧诗中的滑稽人物达赖厄思·格林，因为格林那架荒唐的飞行器只能朝着一个方向飞，那就是向下。

《华盛顿邮报》说，政府应该迅速切断与该试验的关系，因为这项试验已经历时8年以上，花费了大量的公共资金，却没有让大家看到任何一丝希望。

整件事毫无疑问是一个巨大的失败，但正如《芝加哥论坛报》所说的，人们对兰利不免还是有些同情的。

> 他是根据自己对于科学原理的理解来研制飞行器的。他投入了很多金钱，表现出了极大的耐心和毅力，勤奋工作……显然，问题就出在科学原理或者是教授对原理的应用上面。

唯一一个名声未受影响的人是查尔斯·曼利。3年后，也就是1906年，兰利去世，他至死也没能从失败和屈辱中走出来。

兰利试飞失败的消息被奥维尔带回了基蒂霍克。消息是在12月9日传开的，那天早上，奥维尔正准备带着一套新的实心钢螺旋桨轴离开代顿，在车站候车时，他从报纸上了解到了所有的细节。

兄弟俩都没有对兰利发表过批评或贬低的评论。相反，对于兰利在他们研究过程中所扮演的角色，他们还表示出了尊敬和感激。威尔伯在几年后写给奥克塔夫·沙尼特的一封信中说，促使他们继续研究的影响因素之一，就是史密森学会这家美国最著名的力学机构的负责人相信人类有可能飞行。

对于兰利在实际飞行中的成功与失败，威尔伯觉得“要做出准确的评估可能为时尚早，但完全抛开这一点会发现，他所做的宣教工作和他以实例给后人带来的启发，极大地推动了飞行技术的进步”。

> 他有能够影响历史的精神和道德品质。当科学家们普遍认为在航空领域工作有损颜面的时候，他既展现出发现未知性的洞察力，又展现出忍受公众嘲弄和朋友非议的道德勇气。他理应得到更多的赞誉。

威尔伯说，兰利在媒体和一些专业领域的朋友那里遭受了“令人感到羞耻的”责难，“他的工作不应该受到毁谤或是指责”。

3

12月11日，星期五，奥维尔在中午抵达基蒂霍克，然后花了一下午的时间和威尔伯一起打开他带来的“货物”。星期六，风太小了，飞机无法在平地上起飞。星期日和平时一样是休息日，他们就像在家里一样，靠读书和与邻居聊天打发时间，这一次，救生站的亚当·埃瑟里奇（Adam Etheridge）带着他的妻子和孩子过来打招呼，顺便看看很多人都在谈论的新飞机。

到了星期一，也就是14日的下午，最后的维修工作全部完成，兄弟俩也准备好了。在约翰·T.丹尼尔斯这个看起来像是可以举起一座房子的壮汉和另外两个救生站的人的帮助下，605磅重的“飞行者”被拖到1/4英里以外的大丘处，而他们在山坡正面已经安装好了60英尺长的起飞轨道。

发动机启动的时候发出了一声咆哮，几个一直跟在后面的小男孩吓了一跳，以最快的速度跑过了山头。

一切都准备就绪。他们没有争论，也没有花很长的时间讨论谁先飞，只是用抛硬币来决定。结果威尔伯赢了，他从两个螺旋桨之间上了飞机，他穿过桁架钢索，俯卧在发动机旁边，他的臀部在装有衬垫的控制机翼翘曲的托架上，这样就可以靠身体移动来操纵控制机翼翘曲的钢索，然后抬起头，透过控制飞行器上下俯仰的水平舵，或者说方向舵来观察前方的情况。

奥维尔抓住右翼末端的一根垂直支撑杆，准备在飞机从轨道上开始向前运动时帮忙维持平衡。

然后他们俩一起出发了，奥维尔以最快的速度奔跑着，直到再也跟不上了才松开手。

但在轨道的末端，威尔伯犯了个错误。他在拉升降舵的时候用力过猛，使“飞行者”以相当大的角度向上猛冲。为了平衡，他又使机头向下，但操作还是过于生硬，结果飞机一头栽进离轨道末端100英尺的沙地里。

兄弟俩很兴奋，因为事实证明，包括发动机和起飞装置在内的一切东西都是可靠的，飞机受损也不严重。威尔伯告诉大家，这起事故的唯一原因是他判断失误，因为他缺乏操纵这种飞行器的经验，他在写给凯瑟琳和主教的信中也是这样解释的。

修理工作花了兄弟俩两天的时间。直到16日下午晚些时候，他们才把飞机修好。当他们把飞机推到机库前面的轨道上进行最后调整时，一

个在旁边闲逛的陌生人仔细看了看飞机，然后问他们这是什么。奥维尔后来写道：

> 当我们告诉他这是一架飞行器时，他问我们是否打算驾驶它飞行。我们说只要有合适的风，我们就会飞。他又看了几分钟，然后出于礼貌对我们说，如果有“合适的风”，飞机似乎自己也会飞起来。

兄弟俩都被逗笑了，一提到“合适的风”，这个人想到的一定是最近时速75英里的那种狂风。

17日，也就是星期四的早上，只来了5个人，兄弟俩把一张白色床单挂在机库侧面，这是在向救生站的人发出他们需要帮助的信号。奥维尔后来解释说，许多人显然不愿意“冒着12月的刺骨寒风，来看另一场他们认为绝对会失败的试飞”。

那些前去观看的人感受也各不相同。约翰·T.丹尼尔斯回忆说：“我们曾经看过没有发动机的滑翔机飞行，当这两个小伙子在上面装了发动机时，我们知道他们很清楚自己在做什么。”

亚当·埃瑟里奇和威尔·道（Will Dough）同丹尼尔斯一起从救生站过来。W.C.布林克利（W.C.Brinkley）是曼蒂奥（Manteo）的一位奶牛场工人，第五个人是约翰尼·摩尔（Johnny Moore），是个大约18岁的男孩，他是碰巧路过，对这台样子奇怪的机器很好奇。

爱开玩笑的丹尼尔斯告诉摩尔，这是一台“捕鸭器”，还解释奥维尔马上会升空，然后飞到有数百只鸭子的海湾上空，并空投下一个巨大的网，把所有的鸭子抓住。于是男孩决定留下来看一看。

比尔·泰特当时正在伊丽莎白城，他后来非常后悔。

天气非常冷。附近好几个池塘水面都结了冰。一阵大风从北边吹来，威尔伯曾在6月份的演讲中提醒过芝加哥的听众：“总是会刮风

的。”不过此时的风速已经高达每小时20~27英里，非常不理想。大风带来的困难并不在于顶风前进，而在于保持平衡。

很久以后，奥维尔回想起这件事时仍然觉得非常不可思议：“我们居然在这样的情况下对一架未经试验的新飞机进行试飞，真是太胆大了。”

他们和在场的人一起把“飞行者”拖到了起飞轨道上，这次的轨道由四根金属条包裹的长15英尺、宽4英尺、厚2英尺的木材组成，轨道被铺设在营地以西100英尺的一块平地上，朝着东北偏北的方向，正对着风的来向。

在一切就绪，准备起飞之前，威尔伯和奥维尔避开其他人，走到一旁，在阴云密布的广阔天空下，他们站得很近，在一起低声聊了一会儿。他们都戴着黑色的帽子，穿着深色的冬季夹克，里面都穿着他们常穿的白衬衫，衣领已经上过浆了，两人还打着深色领带，他们和冬日清晨在代顿街头闲聊的样子并没有什么不同。

另外5个人注视着他们，默默地等待着。约翰·T.丹尼尔斯回忆当时大家都变得“严肃了许多，没有人愿意开口说话”。

由于3天前抛硬币的时候是赢了的威尔伯先试飞的，所以这回轮到奥维尔了。兄弟俩握了握手，好像是在说再见。然后威尔伯朝其他人走去，告诉他们不要闷闷不乐，而是要在试飞过程中为奥维尔欢呼喝彩。

丹尼尔斯说：“我们试着喊了一声，但声音太小了，因为大家的心思完全不在这儿。”

从1900年威尔伯第一次去基蒂霍克的时候起，他就一直带着照相机，兄弟俩对摄影也越来越感兴趣，因为这对他们的飞行试验非常重要。他们甚至开始在自行车店里销售摄影器材。在1902年，兄弟俩花了对他们来说相当大的一笔钱，以55.55美元的价格购买了一台美国制造的高级相机，这是冈德拉奇公司生产的科罗纳V（Korona V）型大型相机，这台机器采用5英寸×7英寸的玻璃底片，并配有气动快门。12月17

日一早，奥维尔就把照相机放在距起飞轨道末端约30英尺的木制三脚架上，并安排丹尼尔斯在“飞行者”飞过这个点时挤压橡胶球、按动快门。

奥维尔像威尔伯上次试飞时那样俯卧在控制装置上，而威尔伯站在下翼翼尖的右侧，准备在飞机沿轨道滑跑时帮忙维持平衡。几分钟之后，发动机已经预热好了。兄弟俩后来强调说，他们两个对飞机的表现和控制机制都没有任何“事先的了解”。

上午10点35分，奥维尔解开“飞行者”机身上的绳子，飞机开始往前运动，由于迎面的风很大，所以速度不是很快，威尔伯用左手扶着机翼，轻松地跟着飞机前进。

在轨道尽头处，“飞行者”腾空而起，之前从未操作过照相机的丹尼尔斯按下了快门，拍下了20世纪最具历史意义的照片之一。

用奥维尔的话说，飞行的过程“极不稳定”。“飞行者”先是爬升，然后下降，接着再次爬升，当一个机翼接触到沙地的时候，整个飞机像一匹难以驯服的野马一样跳起又落下。这次飞行的距离是120英尺，不到足球场的一半长度。空中飞行的总时间大约是12秒。

有人问奥维尔：“你当时害怕吗？”他笑着回答：“害怕？根本没时间。”

奥维尔后来还强调说：“尽管这次只飞了12秒，而且最多只能说是一次不太平稳的上下起伏的慢速飞行，但这毕竟是一次真正的飞行。”

他们把飞机带回了起点，然后全都回到营地里短暂地休息了一下，暖暖身子。

大约到了11点钟，风稍微变小了一些，威尔伯飞了一圈，“像鸟儿一样”飞了175英尺。奥维尔第二次飞了200英尺。后来快到中午的时候，在第四次试飞中，威尔伯在空中飞行了半英里多一点的距离，距离地面852英尺，飞行时间达到了59秒。

在过去4年里，他们经受了狂风暴雨、意外事故、接二连三的失

败、公众的漠视和嘲笑以及无数像恶魔一般的蚊子。他们已经在这个偏远的沙丘试飞场地和代顿之间往返了5次（包括奥维尔回家寻找更牢固的螺旋桨轴那一次），乘火车往返的总距离达到7 000英里，这一切都是为了最后那半英里多一点的飞行距离。不过没关系，他们已经做到了。

有人说要再飞一次，甚至说想尝试沿着海滩一直飞到气象站。但就在这时，一阵狂风把“飞行者”掀飞了，约翰·T.丹尼尔斯后来回忆说：“和你见过的一把伞被风吹得从里到外翻过来，然后散架了的场景是一样的。”

丹尼尔斯一直站在飞机旁边，抓着机翼上的一根支撑柱，突然他发现自己被钢索缠住了，飞机被“吹过了海滩，朝大海飞去，一端先着地，接着是另一端，不停地翻滚着，我一直感觉自己被缠得越来越紧”，600多磅的飞机加上体重超过200磅的丹尼尔斯就像鸿毛一般被风横扫。

当飞机暂时停下的时候，丹尼尔斯成功挣脱了。（奥维尔后来写道：“他的逃脱简直是奇迹，因为他被困在发动机和链条之间了。”）丹尼尔斯说：“我并没有受太大的伤，但有很多瘀青和擦伤，我被吓坏了，以至于有好几分钟我都走不了直线。”兄弟俩“跑到我跟前，拽了拽我的腿和胳膊，又摸了摸我的肋骨，然后告诉我我没有骨折。他们看起来也被吓坏了”。从那天起，丹尼尔斯就可以自豪地说自己是史上第一起飞机事故的幸存者了。

“飞行者”完全成了一堆残骸，机翼上几乎所有的肋条都断了，链条导板严重变形，支撑柱变成了碎片。任何再飞一次的想法都彻底破灭了。

丹尼尔斯和其他人与兄弟俩道了别就走回了救生站。威尔伯和奥维尔给自己准备了一些午餐，洗完碗之后，他们步行4英里来到基蒂霍克气象站，准备给家里发一封电报。

那天，代顿乌云密布，非常寒冷，地上还有积雪。当卡丽·凯勒在霍桑街7号的厨房准备晚饭时，天已经黑了，听到有人按门铃后，她就停下来去开门了。西部联盟电报公司的人递给她一份电报，她签收之后，就把电报送到楼上，交给了主教。

几分钟后，主教下楼了，他看起来很高兴，不过他很平静地对卡丽说："他们试飞成功了。"

电报上写着：

> 星期四早上我们成功试飞了4次，都是在21英里/小时的风速下进行的，从平地起飞，仅依靠发动机驱动，空中的平均时速为31英里，最长飞行时间为57秒。通知媒体，我们回家过圣诞节。
>
> 奥瑞维尔·莱特

（电报中把59秒错写成57秒，而且奥维尔的名字也被拼错了。）

凯瑟琳从学校回来，她看了电报之后，就告诉卡丽晚点开饭，因为她要去告诉洛林这个消息。

这的确是一次成功的飞行，而且其意义远不止如此。在寒风肆虐的外滩群岛，这不到两小时的试飞让1903年的这一天成为一个历史转折点，它为世界带来的改变远远超出在场所有人的想象。威尔伯·莱特和奥维尔·莱特用他们自制的航空器，无可辩驳地证明人类是可以飞行的，尽管世人还不知道如何飞行，但兄弟俩已经学会了。

他们在那天早上的试飞是有人驾驶的飞行器有史以来第一次仅依靠自身的动力起飞升空，而且飞行器在向前飞行的时候，速度并没有降低，最后的着陆点与起飞的地方同高。

兄弟俩从来都没有用塞缪尔·兰利几天前的彻底失败来凸显自己的成功，从而让他们依靠自己的力量所取得的成就显得更加不凡，因为他们就是这样纯朴的人。必须要说的一点是，兰利的项目花费了近70 000

美元，而且其中的很大一部分是公共资金，而兄弟俩从1900年到1903年的总费用差不多1 000美元，其中还包括材料费用和往返基蒂霍克的路费，而且这笔费用完全来自他们自行车生意的微薄利润。

在那些17日上午亲眼看见了斩魔山试飞的人当中，约翰·T.丹尼尔斯的感受最为深刻。多年后他在接受采访时说："我现在很喜欢回忆那一幕，我喜欢回忆第一架飞机在空中飞行的样子……像你曾经见过的任何一只鸟那样美丽。在我的一生中，那是我看过最美的景象。"

不过丹尼尔斯也强调说，如果不是他认识的这两个"最努力的小伙子"，这一切就永远不会发生。

> 他们的成功不是靠运气；而是靠勤奋的工作和常识；他们全心全意地把自己所有的精力都投到了一个想法上，他们是很有信念的人。

当兄弟俩准备把受损的"飞行者"装箱运回家的时候，两个人在心里都"非常确信"他们已经克服了机械飞行的难题。但他们也比谁都明白，还有很多工作要做，他们还需要做很多的改进，而且他们自己也需要学习如何驾驶这种与以往不同的飞行器，而这一切只能通过更多的试验来完成。

"飞行者"将会被放进代顿的仓库里，因为它的使命已经完成了。

---

1. 20世纪初流行于美国的一种节奏强劲的音乐和舞蹈。——译者注
2. 1加仑≈4.55升。——编者注
3. 以利亚是《圣经》中的重要先知，他的祷告不仅能呼风唤雨，还能使人死而复生。——译者注

第六章

来到赫夫曼草原

> 我常常在牧场看到他们……有几个偶尔见过他们做试验的人显然认为这只是出现了另一个达赖厄斯·格林而已，但我很快意识到他们是真正的科学探险家，他们对世界的贡献差不多和哥伦布发现美洲的意义是一样的。
>
> ——阿莫斯·I. 鲁特

1

家里人早就达成了共识，一旦威尔伯和奥维尔在基蒂霍克试飞成功，洛林将作为新闻发言人立即通知当地的报社和美联社。所以，一拿到凯瑟琳送来的“试飞成功”的电报，洛林就拿着电报进城去找《代顿日报》（*Dayton Daily Journal*）的本地新闻编辑弗兰克·图尼森（Frank Tunison），弗兰克也是美联社的代理人。

图尼森看过电报后，并不感兴趣。“喂，57秒？”他说，“如果是57分钟，那倒有可能是个新闻。”

第二天的《代顿日报》并没有报道这件事，不过在《代顿每日新闻》（*Dayton Daily News*）的内页上有一篇简短的报道。在国内的其他地方，一则有关兄弟俩研究成果的不实报道受到了很多人的关注，这都是因为诺福克的《弗吉尼亚向导报》（*Virginian–Pilot*）在头版刊登了

一篇文章，通栏大标题是：某飞行器在卡罗来纳海岸的基蒂霍克翻山过海地于狂风中飞行了3英里。

兄弟俩从基蒂霍克气象站发出电报的那个下午，他们就明确告诉值班的发报员约瑟夫·多舍尔（Joseph Dosher），电报的内容是保密的。当诺福克站的发报员问自己能否把这一信息分享给在《弗吉尼亚向导报》工作的朋友时，兄弟俩还让多舍尔回复对方说“绝对不行”。

这个回复并没有起作用。通过电报中少量的可靠信息，《弗吉尼亚向导报》的编辑们编造了一篇几乎完全虚假的报道。其中讲到，莱特兄弟的飞行器从一个平台起飞升空，爬升到60英尺的高度。还说这架飞机有两个六叶螺旋桨，“一个安装在机身下面，这样在转动时可以提供向上的升力，而另一个水平安装在机尾，朝向机身中部，作用是提供向上的冲力”。报道还说，威尔伯在完成飞行3英里的壮举后说的第一句话是：“我做到了！”

包括《华盛顿邮报》《芝加哥论坛报》《纽约时报》《辛辛那提问询报》在内的很多报纸都出现了类似的报道，但并没有引起多少关注。

然而在波士顿，来自著名的卡伯特家族的两位商人，戈弗雷·卡伯特（Godfrey Cabot）和塞缪尔·卡伯特（Samuel Cabot）兄弟立刻意识到这篇报道的重要性。戈弗雷马上写信向莱特兄弟表示祝贺，并请求对方提供更多的细节，几天后他就收到了回信。他对回信的内容十分满意，于是就在12月31日给马萨诸塞州的参议员亨利·卡伯特·洛奇（Henry Cabot Lodge）写了一封信，洛奇是戈弗雷的远房堂兄，而且大家都知道他与西奥多·罗斯福总统私交甚密。戈弗雷写道：

> 在我看来这很可能标志着人类可以开始不依赖气球而在空中飞行。我想如果美国政府对这项发明感兴趣的话，那它就非常值得期待了。

洛奇参议员把戈弗雷的信交给了美国陆军部，结果石沉大海。而在

代顿，一百个人中大概也没有一个人相信兄弟俩真的驾驶自己的飞机上了天，即便他们飞了，也只可能是侥幸。

西三街自行车店的生意重新开张了，用查理·泰勒的话说，兄弟俩对所取得的成就并没有表现得“非常兴奋”。

> 当然，他们对这次飞行很满意。但我记得他们对我说的第一句话是飞机被风掀翻后摔得乱七八糟，而且发动机也坏了……他们想让我马上造一台新的……他们总是想着下一步要做的事，并不会为过去的烦恼浪费很多的时间。

兄弟俩现在的目标是采用功率更大、效率更高的发动机，制造出一架比“飞行者”更重的飞机。他们还得赚足够的钱来支付店铺和家庭的开支，所以无暇顾及试验的费用。查理·泰勒一再提醒大家：“没有多余的钱了。”

1904年的前几个月，自行车的修理量稳定在每周15~20辆。店里的大分类账簿上记录着各种自行车零配件的销售额，其中包括自行车轮胎（每个3.25美元）、自行车铃（10美分）、车灯（1美元）、脚蹬防护装置（5美分）、辐条（10美分）、自行车打气筒（35美分）。而且，像往常一样，锋利的滑冰鞋（每只15美分）在冬天也能提供稳定的额外收入。

兄弟俩的一大部分收入来自销售他们自制的自行车，不过生意要到4月份才会好转。所以为了保证手头有足够的存货，他们大部分时间都在自行车店后面的工作台上工作。每周唯一需要支付的工资是查理·泰勒的18美元和卡丽·凯勒的2.5美元。

为了削减开支，从而可以继续研制飞行器，他们决定在离家近的地方寻找一片适宜的开阔地带作为试飞场地，这样就可以省去往返基蒂霍克的交通费和运输工具和材料的费用。威尔伯和奥维尔也需要查理·泰勒在旁边协助，而且他们还担心基蒂霍克被风吹起的沙子可能会对他们

的发动机造成严重损坏。

经过一番调查后，他们得出的结论是，最合适的“飞行场地”是位于代顿东北8英里的一个宁静的奶牛牧场，这个牧场占地约84英亩，叫作赫夫曼草原（Huffman Prairie）。高中一位很受欢迎的科学老师威廉·沃斯纳（William Werthner）多年来一直带领自己的学生去那里进行校外实地考察，其中就包括奥维尔和凯瑟琳，这或许影响了兄弟俩的选择，因为奥维尔很喜欢郊游。

赫夫曼草原很宽广，而且位置比较隐蔽，但不像基蒂霍克那样有广阔的视野、适宜的风和几乎完全隐秘的地理位置。在那里，机动飞行的范围是有明确界限的。草原外围有带刺的铁丝网和树木，而且牧场里也有很多树，包括一棵50英尺高满是刺的皂荚树。威尔伯说，牧场里到处都是土拨鼠堆起的小土堆，这里可能有一座土拨鼠之城。此外，从代顿到哥伦布的城际有轨电车恰好从草原的一侧经过，这样车上的乘客完全可以看到发生的一切。

兄弟俩知道，在这里要完成的工作很可能会对他们整个想法在走向成熟的过程中起决定性作用。在这里，他们要学会做的事情比在基蒂霍克时要多得多。他们必须掌握安全升空的技巧，必须学会驾驶发动机驱动的飞行器带角度转弯以及安全着陆。因此，威尔伯强调说，他们必须学着适应环境。

如果空间有限，那么就更需要学习受控转弯。尽管有城际有轨电车意味着他们每天的行动都暴露在公众面前，但这也成为兄弟俩往返代顿的一种经济实用的出行方式，40分钟的车程只要5美分，而且在牧场旁边就是“西姆斯站”（Simms Station），所以非常方便。他们也清楚电车的时刻表，所以如果有必要，他们只需要把飞行的时间安排在没有车路过的时候就可以了。

莱特兄弟认识这片牧场的主人托伦斯·赫夫曼（Torrence Huffman），他是代顿第四国民银行的总裁。当兄弟俩询问是否可以租用这片牧场时，赫夫曼说只要他们在试飞前把奶牛和马都移到栅栏外

面，就不用付任何费用。虽然他很喜欢这兄弟俩，但他和很多人一样对他们的项目没有什么信心。赫夫曼还对在附近地里工作的农民说："他们是傻瓜。"

与此同时，兄弟俩利用一切可利用的时间工作：为制作新飞机的肋条锯开木材，再刨平，还和查理·泰勒一起研制新的发动机。

他们的侄子米尔顿小时候经常和兄弟俩在一起，他后来写道："他们在自行车店和家里创造了历史，但这个过程被平淡无奇的事务掩盖了，以至于很多年以后我才意识到这一点。"

到了1904年春天，有人看到威尔伯和奥维尔在赫夫曼草原上挥舞着长柄大镰刀割草，还用铁铲平整土拨鼠的土堆，当准备建造一座用于组装和停放新飞机的机库时，他们把位置选在了一个离电车站尽可能远的角落里。

在第一次试飞之前，为了避免有人觉得他们过于神秘，兄弟俩邀请了朋友和邻居前来观看。媒体记者也受到了邀请，但条件是不能拍照，因为他们担心有人会利用照片来研究他们自己发明的机械装置和控制系统，而这两部分正是他们的飞机与众不同的地方。

5月23日，星期一，尽管清晨下着雨，但还是有大约50名观众聚集在赫夫曼草原。莱特主教、凯瑟琳和洛林也来了，还有十几位记者。然而风太小了，所以试飞不得不推迟。不管有没有发动机，风都是很关键的因素。

星期三，观众再次聚集到一起，但由于下雨，试飞又一次被取消。到了第二天，也就是5月26日的上午，雨下得更大了。不过在下午的时候，雨稍停了一会儿，而且几乎没有风，种种迹象都表明另一场暴风雨即将来临，于是兄弟俩决定"开始"。在奥维尔的操纵下，"飞行者2号"只爬升了8英尺便在离开起飞轨道几秒钟之后降落了。因为发动机出了故障。

这并不是一次让持怀疑态度的人兴奋或者沉默的首飞。一些记者为

了说一些让读者感兴趣的事情，要么称赞飞机很坚固，要么任意歪曲事实，比如有报道说飞机在空中飞行了75英尺。莱特主教可能是现场最满怀期待的人了，他在日记中准确记录下奥维尔足足飞行了25英尺。

后来一些人推测，那天的失败其实是一场骗局，目的是为了降低公众和媒体的进一步关注。但考虑到兄弟俩的本性，这个说法似乎有些荒谬，事实上在接下来的3个月里，几乎没有一件事是顺利的。

6月10日，飞机由于操作失误撞地。另外一天，尾翼在着陆过程时被撞碎。威尔伯在8月2日的飞行记录中写道："尾翼操纵杆在起飞时折断了。"还有一次是尾翼的钢索被"弄乱"了。8月5日，奥维尔"刚一起飞就撞向地面"。8月8日，威尔伯又飞了一次，这次还没有离开轨道，一个机翼就触地了。两天后，一个方向舵被撞坏，一台螺旋桨也坏了。就像威尔伯说的那样，他们的飞行技术似乎"有点生疏了"。

沃斯纳这位高中科学老师给了兄弟俩很大的帮助，他回忆说："这些试验本身并没有什么特别的，但不管是摔下飞机，还是飞机某个部件坏了，或者是发动机不听使唤，威尔伯的好脾气总能让人安心。"

> 他们始终坚持着，相信终将成功的坚定信念和对彼此的体谅，在那些并非出身名门的人当中是非常惊人的。无数次的飞行都是他们轮流完成的，在每一次试飞之后，两位发明家都要在一旁进行长时间的秘密讨论，而且总能有一些新的收获。他们距离完成持续飞行的目标已经越来越近了，如果一切按计划进行，那么这架能够在空中停留两分钟的飞机是完全可以停留一小时的。

最后，在8月13日，完全出乎兄弟俩意料的是，威尔伯飞了1 000英尺，远远超过在基蒂霍克的任何一次飞行，也是他们此前在赫夫曼草原上的最远飞行距离的5倍。

代顿人见面会说："你听说他们在那里干什么了吗？"对方通常会回答："噢，是的。"然后话题就会转向别处。很少有人对这件事感兴趣，

也没人关心兄弟俩会成为代顿有史以来最伟大的英雄。即使是那些乘坐城际电车的人也很少或者根本不会注意到车窗外偶尔出现的情况，当兄弟俩乘坐电车往返于代顿和牧场之间时，在同车乘客看来，他们和其他的上班族并没有什么不同。

《代顿日报》主编卢瑟·比尔德（Luther Beard）是个例外，由于他偶尔在赫夫曼草原附近的一所学校里授课，所以乘坐城际电车时也在西姆斯站下车。比尔德回忆说："我那时常常和他们亲密地聊天，对他们总是彬彬有礼，因为我有点为他们感到难过。他们看起来是很善良正派的年轻人。然而他们却把自己的生意丢在一边，日复一日地把时间浪费在那架荒唐的飞行器上。"

兄弟俩自己也很清楚他们的生命随时都处在危险之中。在8月24日的一次飞行中，突然吹来一阵大风，使得奥维尔以每小时30英里的速度撞向地面，虽然他没有骨折，但受到了严重的惊吓和擦伤，整整一个月都无法飞行。

塞缪尔·兰利在试验飞艇的时候需要尽可能小的风，而莱特兄弟却需要更大的风。显然，赫夫曼草原并不像基蒂霍克那样有适宜的风，用威尔伯的话说，他们必须要想办法"使我们不再受到风的约束"。这个办法必须既简便又省钱，这一次，他们又灵光一闪地解决了这个问题。

他们设计并制造了自己的"起飞装置"，也就是一个仅由重力驱动的弹射器。组件包括一个20英尺高像帐篷一样的塔架，塔架由四根木杆做成，看起来就像钻井塔。在塔架顶端的滑轮上，一根绳子吊着重达1 600磅的金属块。绳子的另一端通过塔架底部的滑轮顺着起飞轨道延伸至轨道末端的另一个滑轮。然后，绳子返回到起点，系在"飞行者"的机头上，而"飞行者"已经在起飞轨道上待命了，下面是一个带轮圈的大自行车轮毂。

兄弟俩用几匹马把重物拉到塔架的顶端。然后，当一切准备就绪时，飞行员会解开绳子，接着，重物下降，飞机则会被迅速地拉到轨道尽头，随后迅速升空，速度要比仅靠发动机驱动起飞时更快。

9月7日，在几乎没有风的情况下，威尔伯第一次测试了新的弹射器，一开始仅用了200磅的重物。到这一天快结束的时候，兄弟俩又增加了400磅的重物，这时飞机可以毫不费力地起飞了，飞行的距离也比以往更远。一个多星期后，9月15日，威尔伯不仅飞了足足半英里，而且还第一次成功地转了半圈，取得了重大的突破。

在这段时间里，没有一位记者到现场，公众的关注度也没有提高。对于这个就发生在代顿附近地区的奇迹，除了少数几个人之外，似乎根本没人感兴趣，当地人既没有激动，也没有好奇，更没有感叹。

似乎没有人欣赏兄弟俩的才智，更不用说在如此大胆的冒险中获得成功所需要的非凡本领和勇气了。在5个月的时间里，兄弟俩在赫夫曼草原进行了50多次试飞，还有一旦发动机出现故障就会出现的查理·泰勒，他总说，每当看到兄弟俩的一个沿着轨道起飞的时候，他都有一种可怕的感觉，那就是自己可能再也见不着那个人活着回来了。但对威尔伯和奥维尔来说，恐惧似乎很陌生。

后来，《代顿每日新闻》的出版人詹姆斯·考克斯（James Cox）在他的自传中写道，他记得“有关飞艇一直在赫夫曼草原上空飞行的消息传到了我们办公室……但我们的新闻记者根本不相信。他们也从来没有不辞辛苦地出去看过”。考克斯自己也没有。

当后来有人问《代顿每日新闻》的本地新闻编辑丹·康姆勒（Dan Kumler）为什么这么长时间都没有报道如此近距离的重要成就时，他思考了一会儿，然后说：“我想事实就是，我们实在是愚蠢至极。”

2

同年9月，在俄亥俄州东北部200英里的地方，一位小个子的老先生开着他的汽车出发前往代顿，他受莱特兄弟的邀请去赫夫曼草原看看他们的研究进展，他在今夏早些时候已经去过一次了。

这位老人是来自克利夫兰南部小镇麦地那（Medina）的阿莫斯·艾夫斯·鲁特（Amos Ives Root）。阿莫斯总是衣着整洁，白胡子被修剪得短短的，尽管他的身高不超过5英尺3英寸，但他的精力和好奇心无人能及。他那双明亮的淡褐色眼睛似乎能捕捉到任何信息。

他出生在一个小木屋里，1869年，他在30岁的时候，自己开了公司，生产和销售养蜂设备，很快他就成为远近闻名的俄亥俄州“养蜂达人”。64岁的他非常富有，而且婚姻幸福，有5个孩子，还当上了祖父，他完全可以自由地追求各种各样的兴趣爱好。麦地那当地的报纸说，阿莫斯·鲁特热情洋溢，始终渴望着“看到事物发展的过程”。他喜欢钟表、风车、自行车、各种各样的汽车，尤其是他那辆奥兹莫比尔牌（Oldsmobile）轻便小汽车。一年四季，几乎没有比开着这辆车出去更让他高兴的事情了。他写道：

> 虽然我有点儿喜欢马，但我并不喜欢照顾它们。我讨厌马厩的味道，我不喜欢每天早上给马打扫卫生，也不喜欢在冬天赶马车……把马套上车需要花时间，而汽车随时可以出发。汽车也永远不会累，比任何一匹马都能更快到达目的地。

谈起这辆奥兹莫比尔汽车，他总喜欢说，350美元的汽车比马加上马车还便宜。

鲁特还是一位虔诚的教徒、一所主日学校的老师和禁酒运动的积极支持者，在为鲁特公司的养蜂行业杂志《蜜蜂文化拾遗》（*Gleanings in Bee Culture*）撰写的专栏文章中，他很喜欢分享自己对宗教和很多其他话题的思考和观点。

在所有人中，偏偏只有俄亥俄州的养蜂达人最先认可了莱特兄弟的才华，并充分意识到他们研制的飞行器有多么重要。后来他详细地描述了自己在赫夫曼草原上所看到的一切，而且描述得非常准确。所以最终报道莱特兄弟故事的并不是代顿当地的报纸，也不是《芝加哥论坛

报》、《纽约时报》或者《科学美国人》，而是阿莫斯·鲁特自己的《蜜蜂文化拾遗》。

鲁特从2月份开始与莱特兄弟通信。“朋友们，我希望你们能原谅我这样冒昧地给你们写信。简单地说，在我的脑海中一直都有一个想法，那就是应该按照放风筝的原理来制造飞行器。”他还说自己非常想去现场看看他们试飞，并承诺绝不会“借用你们的任何想法”。

在回信中，兄弟俩说等到新飞机准备好试飞的时候，就会通知他。从春天到夏天，一直等待消息的鲁特不停地给兄弟俩写信：“请原谅我，朋友们，但我实在太想看到那艘飞艇了，我几乎无法入睡。”

到了8月中旬，鲁特终于收到了邀请，于是他立马就开着车出发前往代顿，由于当时路况不好，他一路上遇到了很多无法预知的情况。他到达赫夫曼草原的时候，莱特兄弟的飞机表现得并不太好，比他们预想的差很多，但鲁特非常感激地对他们说，真正见证飞行的壮观场面是“我一生中最美好的经历之一”。

鲁特曾承诺说在为《蜜蜂文化拾遗》撰稿时，不会提到他在赫夫曼草原看到的任何东西，他也遵守了自己的诺言，只描述了他在驾车途中遇到的险情。

鲁特写道：“最近我驱车400英里，几乎横穿了俄亥俄州，途中经过阿什兰、曼斯菲尔德、马里昂、特拉华、马里斯维尔、斯普林菲尔德、代顿……我在很短的时间内到访了这么多不同的城镇，以至于我现在都几乎分不清哪个是哪个了。”他讲述了自己如何成功地避开了路上的一群鸡，也没有惊吓到任何一匹马。他写道，每隔10~15英里就必须给发动机加凉水，不管他是为了加水还是加油，只要他一停车，就会有一群人围过来。他还描述了途中遇到的破损和泥泞的街道，但随后又忍不住写道：

> 顺便说一下，至少在某种程度上，我们已经不用再担心道路泥泞了，而且各种路况都不再是问题，因为可以从空中飞过去，我指

的并不是借助气球的那种方式。不过眼下关于这件事，我还不方便告诉大家我所知道的一切。

9月的第二个星期，鲁特收到莱特兄弟写的信，让他务必马上回到代顿。1904年9月20日，星期二，鲁特到达代顿，这一天，威尔伯将要尝试世界历史上从未有人做过的事，那就是要驾驶动力飞机完整地飞一圈。

奥维尔还没有从8月的坠机事件中完全恢复，所以他会和鲁特以及查理·泰勒一起在旁边观看飞行试验。很明显在赫夫曼草原上，再也没有其他人了。

鲁特在见证人记述的开篇写道："上帝出于他极大的怜悯，允许我为向全世界介绍新发明贡献绵薄之力，其地位可能会超越电车和汽车……而且完全可以与电话和无线电报相提并论。"

不过在描述他所看到的景象之前，鲁特特别强调，莱特兄弟不仅是那种喜欢机械的人，而且对"现代科学和艺术的发展也非常感兴趣"。他对兄弟俩的藏书规模感到"震惊"，而且在谈话中发现"他们不仅对我们现在的知识非常精通，而且对过去所发生的一切也了如指掌"。从他写的文章中可以看出，即使在少数几个愿意花时间去了解兄弟俩的人当中，他也是第一个意识到威尔伯和奥维尔比大多数人想象的要更加厉害的人。

鲁特强调，他们并不只是"另一个达赖厄斯·格林"，而是像哥伦布一样的为世界造福的"科学探索家"。

鲁特在9月20日的记录中，描述了威尔伯为了减少风阻是如何俯卧在飞机上，发动机又是如何预热、达到定速运转的，还有在一切准备就绪时，"某种发射器"（也就是弹射器）是如何迅速反弹，使飞行器突然升空的。

飞机飞得很低，始终离地面不超过25英尺。"我对它的速度感到吃

惊，也对神奇的升力感到惊讶。”然后，飞机转了个弯，直接掉头向他飞来，他的感受就和约翰·T.丹尼尔斯在基蒂霍克目睹第一次飞行时一样，他写道：

> 当飞机第一次转过来向起点飞行的时候，我就在它的正前方，我当时就说，我相信就算这不是我一生中见过的最壮观的景象，也一定是其中之一。

飞机还在低空飞行，站在鲁特身边的奥维尔催促他赶快到一边去，因为担心飞机会突然下降。

对于鲁特来说，飞机降落的过程简直不可思议：

> 当发动机被关闭时，飞机会非常安静地滑翔到地面上，并依靠一对很像轻便雪橇板的装置（也就是起落橇）滑过草地，滑动距离大概有一杆（约为5.03米）或者更长。在着陆之前如果需要减速，驾驶者就把机头向上抬。这样飞机在空中就会向上爬升，直到动力被耗尽，然后驾驶者再通过熟练的操纵使它像羽毛一样轻轻地落地。

兄弟俩“熟练的操纵”非常令人叹服。鲁特写道，不仅这架飞机在地球上是独一无二的，而且“除了这两个人之外”，可能没有人“知道该如何操纵它”。

鲁特在文章的最后写道，哥伦布发现美洲大陆的时候并不知道会有什么结果，就连“最狂热的空想家”也无法预见。“同样，这兄弟俩可能完全没有意识到他们的发明会给子孙后代带来什么。”

赫夫曼草原从此成了一个有历史意义的地方。在这里，人利用自己制造的飞机“‘学会了飞行’，就像一只离巢的幼鸟通过实践学习怎样利用自己的翅膀一样”。

鲁特还描绘了一个即将到来的神奇时代，“到那时，我们不需要为建造好的道路发愁，也不用在铁路、桥梁和其他设施上花费庞大的费用。有了飞机，我们就可以向所有这些东西告别了。上帝赐予的大气层覆盖了整个地球，这片有可能高达几英里的空间就是我们的训练场……”

> 我希望在不久的将来你能看到一架飞行器从你的头顶或者你家上空优雅地飞过，不知到那时，你是否会同意我的观点，那就是飞行器是上帝最仁慈，也最珍贵的礼物之一。

12月，阿莫斯·鲁特再次来到代顿，这一次，他是坐城际列车来的，他在霍桑街7号和莱特兄弟见了面，并大声朗读了准备发表的文章。这是确保准确性的最后一个步骤，而且显然一切都很顺利。至于莱特兄弟有没有提出什么修改建议或者意见，已经无从知晓了。

兄弟俩从来没解释过为什么会如此信任鲁特。但很明显，他们有很多共同之处。鲁特在刚开始发展养蜂事业的时候，也被人看成“疯子”。正是通过仔细的研究他才成功印证了自己的想法。重要的是，从8月份第一次来代顿开始，他就证明了自己是个信守诺言的人，他愿意竭尽所能地与兄弟俩配合，以保证他所写的内容是准确的。

和兄弟俩的父亲一样，鲁特是一个有坚定宗教信仰的人，在莱特主教看来这一点非常重要。正如主教在日记中写的那样：“鲁特先生似乎是一位很优秀的绅士。”

也许更重要的是，威尔伯和奥维尔从第一次见鲁特的时候就知道，他对兄弟俩的尊敬完全是发自内心的，他相信人类有可能飞行的坚定程度绝不亚于他们自己。

1905年1月，鲁特的文章出现在《蜜蜂文化拾遗》上，他还给《科学美国人》的编辑发了一份副本，说可以免费转载。那位编辑并没有理会。结果一年后，这本杂志却发表了一篇题为“莱特飞机及其虚构表

演”的文章，提出了更多的质疑：

> 如果这种能够引起轰动的极其重要的试验是在美国某个不太偏远的地区进行的，而且还与一个几乎所有人都非常感兴趣的话题有关，那事业心很强的美国记者怎么可能这么长时间都没有查明情况并且报道出来呢？要知道我们的记者可是那种在被拒之门外后会从烟囱进屋的人啊。

那位编辑显然从未想过阿莫斯·鲁特就是那位“事业心很强的记者”。

对兄弟俩来说，他们既不生气，也不愿意去澄清。威尔伯写道：“如果他们不相信我们和好几位见证者的话……那我们觉得除非他们亲眼看过试飞，否则他们是不会信服的。”

3

10月，也就是阿莫斯·鲁特走后一个月，有明确的迹象表明，虽然美国媒体和美国政府对兄弟俩的事业没有兴趣，但是在大西洋彼岸有人感兴趣。来自英国陆军气球分队的一位军官，陆军中尉约翰·爱德华·卡珀（John Edward Capper）来到代顿，他毫不犹豫地告诉兄弟俩自己是应英国政府的要求来的。

兄弟俩还不愿意让卡珀和他们一起去赫夫曼草原，因而只是给他看了最近几次飞行的照片。不过他们已经给来访者留下了极其深刻的印象，而且卡珀还要求他们向英国政府提交一份出售“飞行者2号”的提案。

他们并不想答应对方的要求，一部分原因是他们“还没有开始考虑要用自己的研究成果做些什么”，这一点威尔伯已经向奥克塔夫·沙尼特

透露过了。而且，作为爱国的美国人，如果他们把飞机卖给外国政府，而不是留给自己的祖国，他们会感到很羞愧。

11月9日，为了庆祝西奥多·罗斯福总统成功赢得选举，威尔伯在赫夫曼草原的牧场周围飞行了将近4圈。后来，在1905年元旦后的第三天，他拜访了新当选的地方议员，共和党人罗伯特·内文（Robert Nevin），并向他说明了情况。内文建议威尔伯给作战部部长威廉·霍华德·塔夫脱（William Howard Taft）写一份提案。

这封信上注明的日期是1月18日，上面有威尔伯和奥维尔的签名。信中说，他们通过过去5年的努力，研制出了一种飞行器，这种飞行器“不仅能在空中高速飞行，还能安全地着陆”。在1904年，他们已经进行了105次飞行，不论是在无风还是大风条件下，都能完成直线、盘旋和S形航线的飞行，飞行器完全可以在多个方面发挥出巨大的实际作用，“其中之一就是在战争期间进行侦察，并传递信息”。

国会议员内文把这封信转寄给了陆军部。从那里，信又被移交给了军械和防御工事委员会，正是这个机构为塞缪尔·兰利提供了5万美元资助，却一无所获。

后来，内文收到了来自委员会的一封正式的否决书，上面注明的日期是1月26日，对方解释说，与机械飞行试验有关的拨款申请太多了，所以审议中的飞行器必须先由申请人自费达到可以“实际飞行”的阶段；但根据威尔伯和奥维尔信件中的内容，委员会认为他们的飞机还没有达到这一阶段。这是一份罔顾事实的标准回复，因为莱特兄弟根本没有申请拨款。

这可能是董事会内部由于兰利的教训，而对再次参与飞行试验变得极度谨慎的一个例子。或者，这可能只是一个体现无能官僚主义的普通例子。又或者，莱特兄弟对于“飞行者”的描述和其他很多奇奇怪怪的提案一样看起来太荒谬了，以至于没有受到重视。

对威尔伯和奥维尔来说，这是一次“断然拒绝”，他们似乎已经预料

到会有这样的结果。威尔伯对奥克塔夫·沙尼特说：“我们已经煞费苦心地想把‘机会’留给陆军部，却遭到了拒绝。”

> 多年来，我们的经营方式一直是向那些想买的人推销，而不是试图强迫那些不想要的人购买。如果美国政府决定在飞行器的实用性通过国外的实际应用得到明确验证之前，都不再对其进行投入的话，那我们很遗憾，但我们也只能接受，因为他们是做出判断的人。

于是，兄弟俩写信给英国的卡珀中尉说他们已经准备好递交提案了。英国陆军部立即回信，双方开始了严肃的信函往来。

像往常一样，兄弟俩必须分秒必争。研究工作还在继续。一架1905年的新“飞行者3号”正在研制之中，用莱特兄弟的话说，这是一架有“实用价值”的飞行器。事实上，“飞行者3号”是历史上第一架实用类飞机。

兄弟俩不停地讨论着各自的想法，在自行车店工作的时候就和查理·泰勒一起讨论；在赫夫曼草原试飞的时候就利用休息时间站在飞机旁边讨论，有时是在机库里工作的时候，有时是在坐电车的时候。

他们对鸟类的迷恋依然像过去那样强烈。与外滩群岛的天空相比，俄亥俄州虽然没有众多的塘鹅、海鸥和秃鹰，但却有非常多的乌鸦。威尔伯用很少有人能理解或欣赏的语言给奥克塔夫·沙尼特写信说：

> 任何鸟类或飞行器消耗的能量都可以用公式wv/ac计算出来，其中，w代表重量，v代表速度，1/a代表动力与升力的比值，1 /c代表螺旋桨或带螺旋桨的机翼的效率。如果乌鸦以2 100英尺/分钟的速度飞行，然后我把1/a的值设为1/8，1/c的值设为1/0.75；那么套用公式就得到每单位重量消耗的能量为（1×2 100）/（8×0.75）=350英尺·磅。通过调节机翼的大小，可以使1/a的最小值与速度无关。1/c的值与通常情况下螺旋桨效率的实际上限有关，我认为没有

理由相信机翼会比螺旋桨效率更高，因为螺旋桨……

毫无疑问，从单位重量来看，鸟类产生的能量比我们的“飞行者”消耗的要多很多倍。如果你在脑海中确定一个小鸟全速飞行（比方说每小时30英里）的距离，然后计算出它加速到这个速度所需的能量，我想你会大吃一惊的。

总是有很多需要学习和思考的问题。新的“飞行者3号”比以前的飞行器要更结实，发动机也更强大，功率高达25马力。前后两个舵的面积增大，机翼面积略有减小，机翼前端也变得更加科学、有效。但兄弟俩强调，这一次的“改进”主要来自“更科学的设计”，以及平衡和转向方式的改变。最重要的变化是前舵被移到了更靠前的位置，其目的是为了更好地进行纵向控制。他们已经发现，只要把飞机向前倾斜一点，使其速度恢复正常他们便可以解决目前遇到的大部分问题。

他们说：“对辛勤付出最好的回报，始终都是探索到了更多的知识，而不是谋取到更大的权力。”

6月，试飞刚一开始，那些改进都被证实是有效的。而且，两位飞行员的技术也不再“生疏”了。

9月28日的一次飞行险些酿成了重大事故，奥维尔描述道，当时他正在绕着那棵大皂荚树盘旋，突然飞机的一个机翼开始向上翘，飞机随之发生了失速。“操作员并不想在一棵长满刺的树上着陆，而是试图回到地面。”左翼在10~12英尺的高度上撞上了这棵树，还带走了几根树枝，不过奥维尔在驾驶飞机进行了一次短暂的俯冲后，就可以再次使飞机向上爬升了，然后他继续飞到了起点，总飞行距离超过了6英里。这次意外让他们的技术又向前迈进了一步：短暂的俯冲可以使飞行速度恢复到增大升力所需要的速度，从而抵消机翼翘曲的不利影响。

那个时候，威尔伯单次飞行的最远距离达到了11英里，奥维尔飞了12英里，然后又飞到15英里。对他们俩来说，改进后的“飞行者3号”就像在基蒂霍克试飞成功的“飞行者1号”一样，是一个巨大的进步。

1905年的夏天和秋天，兄弟俩在赫夫曼草原上通过试验和改进，真正地学会了飞行。而且最终，由于有了值得信赖的飞机，他们得以让自己充分享受研究成果带来的喜悦。他们可以驾驶发动机驱动的飞机在空中自由地翱翔，而这种经历是别人不曾有过的。兄弟俩都尽自己最大的努力把这种经历用文字记录了下来。

威尔伯说："起飞几分钟之后，当你知道整架飞机都运转得很好时，那种感觉非常令人愉悦，几乎无法用语言描述。没有亲身经历过的人是不可能理解的。有很多人梦想着能飘浮在空中，而这就是美梦成真的时刻。最重要的是，这种感觉像是在完全的平和中夹杂着让每一根神经都紧张到极点的兴奋感，不知你能否想象出这样复杂的感觉。"

奥维尔写道，一旦飞上天空，地面就会"模糊得恰到好处"，但随着飞机越飞越高，下面的事物反而变得更加清晰了。

> 在100英尺的高度，除了吹在脸上的风，你几乎感觉不到任何东西在动。如果在起飞之前你没有采取预防措施系好自己的帽子，那么到这个时候你可能已经失去它了。
>
> 操作员操纵控制杆，使右侧机翼上升，那么飞机就会向左旋转。虽然你在空中转了一个急弯，但你并不会像坐汽车和火车时经常遇到的那样，有一种从座位上被甩出去的感觉。这时你发现自己面前就是起飞的那个点。地面上的物体现在似乎在以更快的速度移动，但你感觉不到吹在你脸上的风有什么变化。那个时候你就知道自己是在随风而行。
>
> 当接近起飞点的时候，操作员会在高空中关掉发动机。飞机依靠惯性沿斜角向地面滑翔，在地面上滑行50~100英尺之后，才会停下。虽然飞机经常以每分钟一英里的速度降落，但你不会感受到任何撞击，事实上，你根本不知道飞机第一次触地的确切时间。
>
> 在整个飞行过程中，紧挨着你的发动机一直发出震耳欲聋的轰鸣声，但兴奋异常的你根本注意不到它，直到它停下！

这时，兄弟俩开始公开邀请家人和朋友出城去看他们的表演。莱特主教和凯瑟琳、洛林以及他的妻子和孩子们，还有大约17位朋友和邻居们都是乘电车或者汽车来的，而且很多人来了不止一次。

莱特家的隔壁邻居约翰·菲特（John Feight）和他的儿子乔治也来了。托伦斯·赫夫曼也不再持怀疑态度，带着他的3个孩子一起来了。查尔斯·韦伯特（Charles Webbert）也来了，还有杂货店老板弗兰克·黑尔（Frank Hale）以及药房老板W.C.福茨（W.C.Fouts），他们各自的店铺都在西三街的自行车店附近；还有弗兰克·汉伯格（Frank Hamberger），他是一位五金店的老板，1898年洪灾时正是莱特兄弟帮他抢救了存货。

1905年10月5日下午，在10多位见证人面前，威尔伯在牧场上空盘旋了29次，直到燃油耗尽才落地。

主教记录道："我看到威尔伯一次飞行了38分4秒，飞行距离为24英里。"事实上，这次飞行是迄今为止时间最长的一次，比前3年进行的全部160次飞行的总时间还要长。

到这次试飞结束时，兄弟俩已经在赫夫曼草原上"起飞"了105次，他们认为现在是时候把自己发明的"飞行者3号"投放到市场上了。

到这时，代顿的新闻媒体终于如梦初醒。根据《代顿每日新闻》的报道，莱特兄弟每天都在进行轰动性的飞行，当地的见证者都很乐意为他们作证。药房老板W.C.福茨这样说道：

> 当我来到赫夫曼草原的时候，原本以为会看到有人扭断了脖子。但我亲眼看到一架重达900磅的飞机像鹰一样飞了起来……晚上，我把这事告诉一个朋友，他的反应就好像是觉得我疯了，或者是加入了说谎者俱乐部一样。

一位供职于德国航空杂志的美国记者来到了赫夫曼草原，并开始撰

写一系列关于兄弟俩的文章。法国人也开始来调查了。

在奥克塔夫·沙尼特的敦促下，兄弟俩再一次试图引起美国政府的关注，他们又写了一封信，这次他们寄希望于新上任的军械和防御工事委员会主席J.C.贝茨（J.C.Bates）少将，兄弟俩认为他也许会有不同的态度。兄弟俩在10月9日写的信中说，他们之前的提议似乎“并没有得到足够的重视，我们不想把这项发明带到国外，除非我们觉得有必要这样做，所以再次致信，重新提议”。

在这段时间，兄弟俩的常规飞行距离已经达到25英里以上。但凯瑟琳在写给主教的信中说，来自华盛顿的回复“依然和之前一样”。唯一的区别就是对方告诉莱特兄弟，在对他们的飞机进行任何审议之前，他们必须提供“与研制过程有关的全部图纸和说明”。但他们拒绝这样做。

他们又尝试了一次，写信询问委员会对飞机的性能有什么要求，对方回复说，在一架能够“完成水平飞行并搭载一名操作员”的飞机被生产出来之前，委员会并不考虑制定任何要求。

要是委员会要求莱特兄弟提供一组“飞行者3号”在飞行时的照片，或者从华盛顿派个人去赫夫曼草原看一看，那么这个问题就很容易解决了。当得知委员会的答复时，奥克塔夫·沙尼特说道：“那些家伙就是一帮笨蛋。”

由于和英国人的谈判陷入僵局，威尔伯正式通知巴黎一个有意合作的团体，说他和奥维尔已经准备好与他们商讨把“飞行者3号”出售给法国政府的相关事宜。

1905年的最后一周，莱特主教在日记中写道：

> 12月28日，星期四，上午的天气很好，几乎不需要生火。一位名叫阿诺德·福戴斯（Arnold Fordyce）的法国人前来考察，他提出购买一架飞机，他们就合作条款已经达成了统一意见。

福戴斯代表一个由法国富商组成的商业财团，但莱特兄弟认为最终的决定权在法国军方手里，事实上也是如此。这个财团打算购买一架莱特兄弟的“飞行者”作为礼物送给法国政府。根据协议，兄弟俩将以100万法郎（约合20万美元）的价格出售一架飞机，条件是他们要进行示范飞行，其间飞机要满足一定的高度、距离和速度要求。

一支由法国人组成的考察团将被派往代顿商讨最终条款的细节。与此同时，一笔2.5万法郎（约合5 000美元）的款项将会被存入纽约一家银行的第三方托管账户。20万美元简直就是一笔巨款，而无论进一步的协商结果如何，兄弟俩都会得到5 000美元，这已经超过了从他们第一次去基蒂霍克以来的所有花费。

主教在日记中写道：

> 12月30日，星期六，下午的时候，威尔伯和奥维尔与巴黎的阿诺德·福戴斯先生签订了合同……

第七章

最重要的人证

他极大地激发了我的信心。

——哈特·O.伯格

家里人别再担心了！完全没有必要。

——威尔伯·莱特

1

1906年3月20日，4位衣着考究的法国绅士和陪同他们的一位美国人一起走进代顿贝克尔酒店的大堂，他们从走到前台进行登记的一瞬间，就成了很多人谈论的话题。

有消息说，“莱特兄弟”已经准备把他们的飞行器卖给法国人了。但是，当《代顿先驱报》的一名记者就此事的真实性询问代表团团长阿诺德·福戴斯的时候，对方回答说他们此行“仅仅是为了考察”，他说自己正在写一本有关美国海关和工业方面的书，代顿是他们此次要访问的4个城市之一。不过，他还非常诚恳地说，他们希望前往代顿的时候能有机会拜访莱特兄弟。

阿诺德·福戴斯曾是一名演员。事实上，这些人除了与莱特兄弟会面之外，没有其他任何目的。代表团中的三位法国人尽管西装革履，但

其实都是法国陆军军官。司令官亨利·博内尔（Henri　Bonel）是法国总参谋部的首席工程师，也是这个代表团中唯一一个不会说英语的人，他对莱特兄弟和他们的飞行器是完全持怀疑态度的。亨利·雷尼耶（Henri Régnier）和朱尔斯·富尼耶（Jules Fournier）则是法国驻美国大使馆的陆军武官。

而那位美国人，沃尔特·贝里（Walter　Berry）是法国驻美国大使的代表。作为一名国际律师，贝里大部分时间都待在巴黎，在那里，他与著名的美国小说家伊迪丝·华顿（Edith　Wharton）私交甚好，在大西洋两岸有影响力的圈子里也是如鱼得水。

到目前为止，1906对兄弟俩来说并不是特别顺利的一年。他们正在研制一台动力更强的新型发动机，但还没有试飞过。与此同时，法国的制造商，以及像路易·布莱里奥（Louis Blériot）和巴西籍的阿尔贝托·桑托斯–杜蒙特（Alberto　santos-dumont）这样优秀的飞行员在法国航空领域取得了越来越令人兴奋的进步，而英文报纸《巴黎先驱报》还在一篇题为“飞行者还是骗子”的社论中这样取笑兄弟俩：

> 莱特兄弟可能已经试飞过，也可能根本没飞过。他们可能有飞行器，也可能根本没有飞行器。事实上，他们要么是飞行者，要么就是骗子。因为要真的飞是很困难的……但说一句“我们已经飞过了”是很容易的。

如今，兄弟俩与前来和他们商讨合作事宜的法国代表团坐在一起。这对所有参与其中的人来说无疑都是最重要的一次进展。

根据莱特主教的记录，在超过两周的时间里，他们每天都在自行车店楼上见面，主教也参与了讨论。3月24日晚上，应凯瑟琳·莱特的邀请，福戴斯、司令官博内尔和沃尔特·贝里在霍桑街7号与莱特一家人“共进了晚餐”。

兄弟俩拒绝向代表团展示他们的“飞行者3号”，但主动提供了飞行

中的飞机照片和目击者证词。在很短的时间里，连代表团中持怀疑态度的司令官博内尔也被说服了，尽管存在语言障碍，但他对莱特兄弟的印象尤为深刻。

尽管没有达成任何协议，但莱特兄弟未来与法国人合作的可能性大大提高了，双方的互敬互信得到了极大的加强，兄弟俩在4月6日写给博内尔的信中就强调了这一点：

> 尽管我们昨晚在最后一次讨论中并没有达成协议，但我们将永远对您和您的国家保持非常友好的态度……请允许我们对您在漫长的协商过程中始终表现出的公正和礼貌表示衷心的感谢。

但当时，科学界和新闻界对兄弟俩的看法已经开始发生了改变，其中以《科学美国人》的转变尤为显著。1906年4月7日，该杂志刊登了一篇题为“莱特兄弟的飞机及其性能”的文章，文中提到11名在赫夫曼草原亲眼看见过兄弟俩飞行的见证人在回答12个具体问题的时候，坚称自己看到兄弟俩中的一人驾驶飞行器在不同的风况下飞行、完成各种飞行动作，而且自始至终都能完全控制住飞行器。文章中还包含查尔斯·韦伯特写的一封信，莱特兄弟在西三街的店铺就是从他那里租来的，韦伯特在信中讲述了10月的时候如何见证了奥维尔驾驶飞行器飞行了大约半个小时，飞行器又是如何在方圆大概一英里的范围内绕大圈飞行，还有“飞行者”是怎样“从离开起飞轨道的那一刻到最终接地着陆都处于完全行动自由的状态”的。

1906年5月22日，莱特兄弟在1903年为飞行器申请的专利终于通过了，专利号为821393。直到夏天结束，他们都在继续全神贯注于为“飞行者3号”打造一台新发动机，在赫夫曼草原上的试飞也一直持续到秋天。

在法国，阿尔贝托·桑托斯·杜蒙特驾驶着一架像是由发动机驱动的箱形风筝在公开飞行中飞越了726英尺。法国的航空爱好者为此兴奋不

已。大家都说桑托斯·杜蒙特“获得了人类所能追求的至高荣耀”，已经“在世人的见证下”实现了“航空史上决定性的突破”。

“我想他现在已经非常接近你们在1904年的水平了。”奥克塔夫·沙尼特写信对威尔伯说。威尔伯在回信中自信地写道：“我们并不担心别人会在不到几年的时间里就研制出能应用于实践的飞行器，我们是过来人，很清楚他们还有多少事情要做。”

接着，纽约的富林特公司（Flint & Company）主动表示愿意与兄弟俩合作，这家公司在向欧洲销售军用物资方面有着丰富的经验。到了12月，双方已经进入实质性的协商阶段。富林特公司提出以50万美元的价格购买莱特兄弟的飞机在美国以外地区的销售权。莱特兄弟则继续主攻美国市场。

兄弟俩中天生更具有企业家精神的奥维尔对此表现出极大的兴趣，他亲自去纽约与富林特公司的负责人查尔斯·富林特（Charles Flint）会面，达成了“交易”，或者至少看起来是这样的，因为深层次的问题还需要进一步讨论。于是在1907年新年伊始，奥维尔和威尔伯一起乘火车去了纽约。

那个时候，兄弟俩依靠飞行器致富的节奏已经大大加快。同年2月，德国出资50万美元购买了50架莱特兄弟的“飞行者”，兄弟俩同意富林特公司在除美国以外的所有地区担任他们的销售代表，并收取20%的佣金，但也只是销售代表而已。

后来在5月份，查尔斯·富林特发来一份紧急电报，称该公司的欧洲代理人哈特·O.伯格（Hart O.Berg）对莱特兄弟和他们的飞行器持怀疑态度，他希望兄弟俩或者其中一位能尽快来欧洲一趟，并亲自说明情况，当然所有的费用都由富林特公司承担。

威尔伯觉得奥维尔应该去，因为他想留下来完成新发动机的收尾工作，并为运送“飞行者3号”做准备。威尔伯后来向他们的父亲解释说：“（在这方面）我比他更仔细。”而且，去欧洲的那个人几乎完全要

靠自己的判断行事，没有太多的机会通过书信或电报和别人商量。威尔伯觉得自己更愿意接受由于奥维尔任何错误的判断而带来的结果，而不是自己去了回来被奥维尔责备。

奥维尔对此坚决不同意，他坚持认为威尔伯会给法国人留下最好的印象，而且包括威尔伯在内的人都知道奥维尔说得对，于是威尔伯“匆忙准备了行李”，动身去了纽约。5月18日，星期六，他登上了坎帕尼亚号皇家邮轮（RMS Campania），邮轮经过自由女神像，驶向了茫茫大海。

一场全新的冒险已经开始了，这与威尔伯，或者这个家里的所有人之前经历过的事情都不一样。那年4月，威尔伯刚刚40岁，就离开家人，独自来到离家很远的地方，这次分离比以往任何一次的时间都长，可以说超乎他的想象，而且他还经历了从未有过的考验。

2

威尔伯在一封收信人是凯瑟琳，但实际上是写给全家人的信中说道：“我们今天早上9点钟左右启航，现在已经航行了200多英里了。我们的船和圣路易斯号邮轮（St.Louis）以及另一艘船是同时出发的，但我们已经超过它们了。”坎帕尼亚号属于冠达邮轮公司（Cunard Line），被称为同类中最好、最快的邮轮之一，号称“海上的飞行宫殿”，威尔伯特别喜欢它。这艘邮轮长622英尺，有两个高大的烟囱，每天燃烧约500吨煤。内饰的风格主要是新艺术派，特等舱和公用舱室内镶嵌有椴木和桃花心木，还铺着厚厚的地毯。

天气“非常好”，海面风平浪静，威尔伯单独拥有一间客舱。由于船上的乘客数量只有平时的一半左右，所以他只花了100美元就得到了一间原价250美元的客舱，即便是富林特公司支付这笔费用，他也感到非常高兴。

威尔伯在第二天晚上写道：“我们第一天就航行了466英里，把其他船远远甩在后面。”出发第三天，他参观了轮机舱，惊叹于它庞大的规模，邮轮发动机的高度有代顿政府大楼的一半高，可以提供28 000马力，与“飞行者3号”新发动机的25马力形成了鲜明的对比。船上有12台锅炉和100多个炉膛。邮轮螺旋桨的直径超过了23英尺。

威尔伯一直记录着每天航行的里程，每天在上层甲板步行5~10英里。尽管他的信里没有提及食物和其他乘客，但他似乎过得很不错。

一切都很顺利，直到出发第六天的时候，一场风暴袭来，威尔伯第一次在空中以外的地方体验到了颠簸和摇晃。“海浪可能有10英尺高，船上下颠簸得非常厉害。幸运的是，左右晃动的幅度很小。”浪花飞溅，以至于上层甲板也不能再去了。尽管威尔伯在刚吃完早餐之后，只是感觉“有点恶心”，但这艘邮轮已经变得更像一所医院了。

在海上的最后一天，邮轮行驶到爱尔兰海岸附近，威尔伯在信中说自己不时能看到海鸥，“它们从海浪上方一两英寸的地方掠过，在强风中甚至都不需要猛烈地拍打翅膀”。

5月25日是星期六，天刚亮，邮轮就在利物浦靠岸了，威尔伯马上乘火车前往伦敦，在伦敦的尤斯顿站，他见到了富林特公司的销售代表，美国人哈特·O.伯格。在威尔伯走下火车的那一刻，伯格就认出了他。

伯格在写给查尔斯·富林特的信中说：“我从来没有见过他的照片，也没有听说过有关他的任何描述，要么我就是夏洛克·福尔摩斯，要么就是莱特的眼中有天才特有的光芒，反正我从心里非常确定就是他。”

伯格还注意到，威尔伯的行李只有一个大小和医疗包差不多的皮制手提包，而且他的着装也有很多不妥的地方。但在去酒店的路上，威尔伯自己提出或许“应当”去买一套新衣服。在斯特兰德大街上的一家裁缝店里，伯格为威尔伯“挑选了”一件燕尾服和一件无尾礼服。当威尔伯购买这些衣服的账单被寄回家的时候，凯瑟琳就写信告诉威尔伯：“奥维

今天早上就去了佩里·梅雷迪思的男装服饰用品店，给自己定制了同样的衣服。”

为了不浪费时间，伯格告诉威尔伯在英国做成生意的可能性很小，他们越早动身去法国越好，巴黎才是需要大力争取的市场。他们还发现在客户的选择，也就是主要与政府还是个人交易的问题上，两人的想法并不一致，伯格更倾向于与个人交易。不管怎样，两人都认为最好不要大肆宣扬威尔伯在欧洲这件事，至少暂时先不要声张。

伯格给查尔斯·富林特写了一份冗长的备忘录，他在结尾处强调，他对威尔伯总体的举止和态度感到非常满意。伯格写道：“他极大地激发了我的信心，我相信他会成为最重要的人证。”

我们并不清楚威尔伯当时对伯格的态度如何。尽管这两个美国人年龄相仿，但他们的生活背景和人生经历却大不相同。伯格出生在费城的一个犹太家庭，在纽约长大，他曾就读于私立学校，后来被送到欧洲，在比利时列日接受工程师培训。从那时起，他就成了最早开始制造手枪、机关枪、汽车和潜艇的人之一。他曾在康涅狄格州哈特福德的科尔特枪械工厂工作，在巴黎有自己的销售办事处，还在俄国待了3年，并从沙皇那里获得了10艘潜艇的订单。

和身材干瘦、满脸皱纹的威尔伯相比，伯格粗壮结实，衣着整洁。他还精通多种语言，人脉广泛，与欧洲各地的上层人士都有联系。尽管被称为“亡命商人”的军火商被很多人讨厌，他却似乎受到了几乎所有人的喜爱和尊重。伯格的妻子伊迪丝（Edith）也是美国人，他们在巴黎生活多年，法国人一直都很敬重他。1901年，伯格被授予法国荣誉军团骑士勋章。

威尔伯和伯格从伦敦出发，经多佛穿越英吉利海峡，然后与富林特公司的另一位高管弗兰克·科德利（Frank Cordley）会合。5月27日天快黑的时候，他们抵达巴黎，住在里沃利大街上豪华舒适的莫里斯酒店。

当晚，威尔伯就在写给凯瑟琳和家人的信中说：“杜伊勒里公园和

卢浮宫就在酒店左侧，离我们只有几个街区而已。”

> 旺多姆纪念铜柱就在我们身后，协和广场和凯旋门位于远一些的香榭丽舍大街上。我们就在这个城市最美丽、最有吸引力的地方。

威尔伯入住的是全巴黎，乃至全欧洲最好的酒店之一。据说，“新莫里斯酒店”经过大规模的“翻新”后刚刚重新开业。这家历史悠久的“国王酒店”已经变得比以往任何时候都要奢华。不管在装饰还是菜肴方面，这家酒店的餐厅都是当时巴黎最好的，也是“上流社会人士常去的聚会场所”。你可以乘豪华的新电梯来到屋顶花园欣赏几乎无可匹敌的巴黎全景，或者从那些朝向里沃利大街的客房俯瞰整个巴黎。比如哈特·伯格为威尔伯预定的329号房间。

“在繁星闪耀的巴黎，品味美丽夏夜无处不在的魅力与清新。”这正是莫里斯酒店的广告语。

> 灯光透过灯罩倾泻下来，花儿散发出芬芳。虽然我们离协和广场只有几步之遥，却感觉自己如此遥远，犹如置身于一个梦想之城。

威尔伯在信中并没有提及屋顶平台或者主餐厅华丽的水晶吊灯，也没有说起电梯服务员花哨的制服。有趣的是，他在所有与自己在巴黎这段时间有关的信件中，从来没有说起过自己豪华的住处。也许他不希望引起家里人的嫉妒，或者让大家担心他被奢靡的生活所腐蚀。除了通过他写信用的酒店信笺之外，没人知道他住在哪里。

威尔伯也没有提到过巴黎的女人、流行的时尚，或者商店、歌剧院和戏院，也没有说起过普通的法国人和大量的美国游客。

在接下来的日子里，他在信中除了汇报与伯格、科德利和法国人打

交道的过程之外，写的全都是巴黎的宏伟建筑和艺术瑰宝，他展现出了自己从未显露，或者从未说起过的对于建筑和绘画的巨大兴趣。

和许多第一次来到巴黎的人一样，威尔伯沉迷其中难以自拔，步行的距离比以往任何时候都要长。他在邮轮上每天走的5~10英里似乎只是热身而已。只要有工作之外的空闲时间，他就会出去随便走走。那时的巴黎正值春天，栗子树上开满了花。

威尔伯在信中写道，从卢浮宫到凯旋门是绵延将近2英里的公园和草地，里面有成千上万尊雕像。他爬了300个台阶到达凯旋门的顶端，还沿着塞纳河畔走到了西岱岛，他去过巴黎歌剧院，还沿着里沃利街走了2英里，来到巴士底广场。在一个星期天的早晨，他步行差不多2英里走上蒙马特高地，途中还爬了300多个台阶。

他很喜欢看到用来映衬重要建筑的大片空地。他在写给莱特主教的长信中这样描述道：“巴黎是最不吝惜公共用地的城市。”在如何规划公共建筑方面，法国的确有很多值得学习的地方。

> 在每座建筑物前面，都有一片和城市广场一样大的空地……此外，几乎总有一条宽阔的大道直接通向建筑物，让人可以从很远的地方欣赏其全貌。正是这一点，再加上建筑物和纪念碑本身使巴黎成为一座如此宏伟壮丽的城市。

威尔伯认为，要是像纽约这样的城市也以同样的方式进行布局，即使是像纽约贝尔蒙特（Belmont）和尼克博克（Knickerbocker）酒店这样的摩天大楼，如果规划得当，也会“很漂亮”。

威尔伯似乎把视野范围里所有的东西都看遍了。他不管看什么，都看得很仔细。比如，有些地标性建筑“有些破败”。而埋葬着拿破仑的荣军院的穹顶已经掉了一半的镀金了。旺多姆广场上埃及方尖碑的基座也是一样，看到那么多的雕像上都有黑色的划痕，威尔伯感到非常遗憾。

他在万神庙待了很长一段时间，在信中他向凯瑟琳解释说，这个地方并没有被用作教堂，而是被用来纪念法国的伟人们。他认为从里面看到的穹顶“并不是很漂亮”，因为和直径相比，它太高了，就像一口倒置的井一样，不过内部的装饰还是“非常华丽的”。

他很看重建筑风格，不管他那本红皮的《贝德克尔旅行指南》里说了什么，他都有自己的思考和想法。比如，他觉得巴黎圣母院很令人失望，“我想象中的画面比我眼前的景象要更加生动”。他认为中殿太窄了，天窗也太高了，因而室内过于阴暗。“柱子太粗太密，以至于当你站在中殿的时候，会感觉两边的两条过道好像并不属于这个空间似的。”

他在另一封信中写道，他很惊讶地看到许多人在人来人往的大街上的人行道用餐，这些人坐在餐厅外面的小桌旁，“就在人行道上”露天品啜美酒，享用美食。

随着时间的流逝，作为哈特·伯格的客人，他自己也适应了这种用餐的方式。在蒙马特克利希大街上的博伊文斯餐厅（Boivins）、沃尔尼街上的亨利餐厅和著名的英国咖啡馆（CaféAnglais），威尔伯和伯格夫妇都一起吃过午餐。

威尔伯把自己在巴黎的空闲时间都填满了，他几乎对每件事物都有着同样饱满的热情，他充分利用所有醒着的时间，因为他知道这可能是自己唯一的一次机会了。

在巴黎所有的地方中，只有卢浮宫让威尔伯反复流连，每次他在那里一待就是几个小时，在长长的画廊中来回踱步。描述起自己看到的这些画作，他能写好几页的信，这似乎表明家里人对艺术同样有着浓厚的兴趣，尤其是凯瑟琳。

他更喜欢伦勃朗、霍尔拜因和凡·戴克的作品，因为它们“总体而言”要优于鲁本斯、提香、拉斐尔和牟利罗的作品。他对《蒙娜丽莎》，就像对巴黎圣母院一样失望。“我必须承认，那些给我印象最深

刻的著名大师们的绘画作品并不是最广为人知的。”他对列奥纳多·达·芬奇的《施洗者圣约翰》（*John the Baptist*）的偏爱远远超过《蒙娜丽莎》。他还深深地被17世纪弗拉芒族大师安东尼·凡·戴克（Anthony Van Dyck）的作品所吸引。

在卢浮宫度过了整整一个下午之后，威尔伯写了一封信，他在信中转而讨论起19世纪的几位法国大师，包括德拉克洛瓦、柯罗、米勒和库尔贝。他说：“我不是要假装自己是鉴赏家，但我认为在500年后，这些人的画作将被认为是有史以来最伟大的作品。”柯罗最吸引威尔伯的一点就是他描绘天空的方式，因为天空就是他的光源。

威尔伯对艺术的浓厚兴趣不仅体现在他对于技术创新者的关注，也体现在他无与伦比的思维能力上。在几个星期，进而几个月之后，威尔伯主动去卢浮宫游览了最少15次。

他并没有告诉家里人自己受到媒体的密切关注，以及他在公众场合引起的轰动，原先隐匿行踪的计划已经不可能实现了。在莫里斯酒店的大堂，威尔伯被《华盛顿邮报》的一位记者拦住，他拒绝向对方透露自己的飞行器或者计划。当话题转到飞行与利用热气球升空的区别时，威尔伯说他还没有乘坐过热气球，但“那和飞行完全是两码事，因为飞行是会让人上瘾的，飞过一次之后，就几乎不可能再去尝试别的方式了”。

6月中旬，他和哈特·伯格一起去圣克鲁观看热气球比赛。在包括古斯塔夫·埃菲尔（Gustave Eiffel）和美国大使亨利·怀特（Henry White）在内的一群举止格外优雅的观众中，威尔伯比其他任何人都更引人关注。《巴黎先驱报》的一位记者问他：“莱特先生，您来这里是为了游玩，对吗？”

威尔伯说：“从某种程度上说，我玩得特别开心，而且看到了各种各样的新生事物。”

“您喜欢巴黎吗？”

“这是一个了不起的城市。”

这位记者后来写道：“莱特先生说话的时候很谨慎。”

> 很显然，他害怕落入有关他那架举世瞩目的飞行器以及下一步计划的陷阱中。在回答完每个问题的时候，他那张胡子刮得很干净的脸都会展露出让人捉摸不定的灿烂笑容。

新闻界显然对这位来自美国俄亥俄州的自行车技师居然会在卢浮宫花几个小时欣赏名作的事实不感兴趣。

伯格安排的商务会议从他们到巴黎的第一天就开始了。威尔伯被引荐给一位积极的热气球资助人亨利·多伊奇·德拉默尔特（Henri Deutsch de la Meurthe），此人对航空业非常感兴趣，威尔伯在写给奥维尔的信中说亨利是“法国公认的石油大亨”。他还与阿诺德·福戴斯、司令官博内尔以及法国的政府官员进行了会谈。威尔伯告诉奥维尔，伯格的“手段相当老练”，所以事情进展得很顺利；伯格“非常务实”，威尔伯很喜欢他总是在一旁用法语讲解的样子，而且他说话的速度极快；伯格总是竭尽所能，令人信赖。此外，他“始终带着最饱满的热情，也的确拥有非常出色的与人沟通的能力”。

尽管商业洽谈还在没完没了地进行着，但在目前看来还是很有希望成功的。总的来说就是，在达成任何协议之前，莱特兄弟要驾驶“飞行者”在法国进行一次公开演示，而他们也能获得35万美元。法国人执意要看到飞机，并且是飞行中的飞机，当然他们有权提出这样的要求。

威尔伯在信中说：“马上就会有实质性的进展了。”但后来，法国的两个派系之间发生纠葛，政治阴谋的介入导致协商进度放缓。

几年前威尔伯就觉得自己不适合“追求商业上的成功”。如今，他发现自己陷入了极其复杂的商业交易中，与经验丰富的企业家、政治家和官僚们一起玩着赌注极高的赌博游戏，而且别人说的语言他既不会说也

听不懂。整个游戏、玩家、场景和语言对他而言都是全新的。但他不仅坚持住了自己的立场，保持着良好的精神状态，还意识到人们暗地里的各种奚落。在陆军部，有人说莱特兄弟“像所有美国人那样是虚张声势的骗子”，是“一无是处的人”，试图把“毫无价值的连美国人都不相信的东西”卖给法国人。

威尔伯保持警觉沉着，密切关注事态发展，就像他父亲后来说的那样，他“从未慌乱”，也从未失去过信心。他坚定而不专横，反驳时也不冒犯对方。当他说话的时候，他很清楚自己在说什么。

最重要的是，他完全保持着自己的初心，从不偏离他直率低调的风格，而这些取得了很好的效果。他不懂法语和不善世故反而成了他的优势。正如哈特·伯格所预料的那样，他的确是最重要的人证。

威尔伯既不喝酒，也不抽烟，对女人也没有太大的兴趣，这一点在法国人看来，当然是不可理解的。

威尔伯一直通过信件和电报让家里人，尤其是奥维尔对正在进行的一切了如指掌，他写得特别详尽，会根据不同的人所投入的资金描述他们从经济上获利的各种配置方式。就算是一位经验丰富的财经记者也很难写出比这更清晰的报道。

偶尔有轻松的时候，哈特·伯格夫妇会带着威尔伯一起坐上由专职司机驾驶的豪华汽车穿过布洛涅森林，或者出城去枫丹白露宫和凡尔赛宫。

一个星期一的早晨，威尔伯还躺在床上的时候，一位酒店的职员来敲门，他告诉威尔伯，一艘名为“La Patrie”（法语，意为“祖国”）的飞船正在飞越巴黎。威尔伯知道，“La Patrie”是法国军方订购的第一艘“飞艇”，于是他马上穿好衣服，来到屋顶花园。

“La Patrie”（或者叫“祖国号”）是一个巨大的形似香肠的气囊，下面悬挂着一个供操作人员搭乘的开放吊舱。飞艇越过凯旋门，几乎直接从莫里斯酒店的正上方飞过，威尔伯估计它的速度是每小时15英里。他

认为这是一次“非常成功的试飞”。但正如他在不久之后的信中所写的那样，这样一艘飞艇的价格是“飞行者”的10倍，而“飞行者”的速度要快一倍。况且飞机还处于发展初期，而飞艇已经“达到极限了，必然很快就会成为历史”。尽管如此，目睹飞艇飞越巴黎上空的壮观景象也不失为一种开启全新一天的华丽方式。

大多数的早晨只意味着更多的会议而已。

待解决的主要问题已经变成了是要将飞行器出售给法国政府，还是要与亨利·多伊奇创立一家商业公司。与政府签订合同几乎已经是板上钉钉的事了，结果法国军方坚持“飞行者”的试飞要在强风中进行，并且要求签订一份为期3年的独家协议，而这两项威尔伯都不能同意。

那个时候，兄弟俩才第一次搞清楚，富林特公司不仅要按照之前的协定从销售额中抽取20%的佣金，而且还要从他们的保证金中抽取20%。（威尔伯告诉奥维尔：“不要担心富林特的佣金，我们能摆平。”）

后来，有人悄悄告诉威尔伯，如果他、奥维尔和他们的合伙人把给法国政府的价格提高5万美元，那这笔钱就可以“被分给那些有权力促成交易的人”。换句话说，那些掌权的人需要收取巨额贿赂。威尔伯二话不说就拒绝了。

协商拖得越久，威尔伯就越发明显地感觉到除非进行一场试飞，否则是谈不出什么结果的，于是他一直催促奥维尔加快进度。他在信中写道：“我想在这封信到达之前，你已经把所有的东西都打包好，准备停当了，一定要带齐所有需要的配件……当然，你来的时候，把查理·泰勒也带上……当我们进行试飞的时候，获得足够可靠的帮助是非常有必要的。”

这封信是6月28日写的。威尔伯已经有将近一个月没有收到奥维尔的消息了。

在凯瑟琳寄来的一封她6月30日写的信中，威尔伯了解到家里的情

况一点儿也不顺利，而且凯瑟琳和奥维尔对巴黎正在发生的一切毫不知情。信中说，“奥维无法工作”，他非常“焦虑”，情绪“不稳定”，“很想知道发生了什么”，他还对威尔伯在巴黎未经他同意就处理了一些事情感到很“恼怒”。显然凯瑟琳也是一样的状态。

她和奥维尔都对富林特公司失去了耐心，并质疑他们是否值得信赖。她几乎没和犹太人打过交道，但在看过哈特·伯格的照片之后，她怀疑他可能是犹太人。她写道：“我无法忍受伯格的长相，我刚刚才意识到整个公司都是由犹太人组成的。伯格当然看起来也像。”

几天后，她告诉威尔伯家里的情况变得更糟了。她已经快要崩溃了，而这很大程度上都要怪威尔伯。她说：“我们寄给你的信到底去哪儿了？”

她的信完全就像一场充满愤怒、责备、自怜和绝望的风暴，远远超出了她那“易怒”的本性。她对“整件事情”已经感到无法再承受了。“我们都很紧张，不确定的状态让人疲惫不堪，以至于我们两个人都无法控制自己的怒气。每次我和奥维待在一起超过5分钟，就会吵架。可怜的爸爸只能劝我们‘冷静点，贝茜，冷静点’，但他也很激动，根本听不清我们在说什么。”她说自己这一生中从来没有这么疲惫过，“如果有人看着我的话，我会哭的。”

由于地址错误，他们寄给威尔伯的一些信被退回了。“你为什么不早点告诉我们你没有收到信呢？”

> 当他们（富林特公司）正在用一切可能的方式来利用你的时候，我们只能绝望地坐在这里，处于完全无助的状态。他们把你带到法国去做什么生意了？你们在那里靠自己可能会做得更好……我看不起他们那些人……奥维太过焦虑、紧张和疲惫了，我有些担心他。在这件事上，他不可能一直这样忍下去，说实在的，你也不可能。

威尔伯后来在一封写给父亲的信中私下解释过这个问题，因为他知道主教会理解他，他觉得奥维尔应该只是“处于一段特定的时期”，而且那“并不是真正的他”。

7月17日上午，威尔伯在莫里斯酒店的房间里给凯瑟琳写了一封长信，直截了当地向她和奥维尔说明了巴黎现在的情形、他是如何在其中发挥作用的，还表达了他对他们的关心、他是如何设法体谅他们的恼怒，以及他们为什么不需要担心。他的语气明显充满坦诚与自信，而且他对自己的定位和对之前提到过的几乎所有东西的看法一样深刻，他要表达的意思是，他才是在巴黎的那个人，是他在负责，而且他知道自己在做什么，知道自己在和什么样的人做交易，没有必要让家里人因此而烦恼。

威尔伯在信的开头写道：“事实是，我一个人写信的数量是我从你们所有人那里收到的3~4倍，所以看到你一直在抱怨我写的信太少，我觉得有点好笑。”在他离开的两个半月里，他平均每个星期能收到家里寄来的一封信，而他每周给他们写三四封信，除了由于事情处于悬而未决的状态而中断了10天外，没有什么可报告的。

他继续写道，从一开始他就感觉到不管写什么，奥维尔看到之后都会感到不安，但他还是觉得奥维尔有权知道发生了什么事。至于富林特公司，他并没有提醒凯瑟琳和奥维尔起初最想和富林特公司合作的就是奥维尔，虽然他本来可以这样做。

“以我对奥维尔的了解，如果他在这里，了解了所有情况之后会做的事情，我已经都做了。在这种情况下，距离很远的人还要试图给出与情况不符的命令只会带来害处。”

在到达欧洲后没几天，威尔伯已经有信心能应对各种情况了。他唯一担心的就是奥维尔能否尽快带上飞行器过来。“抱怨并不是我的习惯，但怎么也准备不好的这件事对我来说已经是持续一年多的噩梦了。”

至于伯格和科德利，他们一开始认为威尔伯“在某种程度上只是普通的证人而已”。

> 但是他们现在已经渐渐意识到，我对形势的观察比他们更深刻，我的判断往往更合理，而且我要领导他们，而不是被他们领导我……现在我控制着一切，而他们负责提供建议和帮助。这样他们对我们来说有很大的帮助，我找不出任何与他们决裂的理由。

对于家里人因为紧张而心力交瘁，他说自己非常抱歉，他也向他们保证，他自己的感觉比前几年要好一些。

他说他们必须要停止担心，因为根本没有必要。

在信的结尾，他说在几个美国人的安排下，他在当天下午要第一次乘坐热气球飞行。

他们从圣克鲁航空俱乐部的场地起飞，最终穿过云层，在大约3 000英尺的空中再次见到灿烂的阳光和蔚蓝的天空。威尔伯从来没有到过这么高的地方，也没看过如此壮观的景色。当时他们在距离巴黎50英里的地方从开阔的田野上飞过。他写道：“新翻耕过的肥沃的棕色土地、绿色的草地、颜色深浅不同的谷物，以及准备收割的浅棕色和黄色的土地，构成了一幅美妙的画面。”他很喜欢看到那些小镇里红色的瓦屋顶和向四面八方延伸的白色道路。

他们在短短的3个小时内飞行了近80英里，最后降落在奥尔良以西约10英里的一片麦田中。不过虽然看到的景色很美，但威尔伯对气球的看法其实和奥托·李林塔尔的差不多。在热气球落地之后，乘客得徒步到附近的村庄找个地方过夜，而且由于盛行风的缘故，只能坐慢速的区间列车回到出发的地方。（李林塔尔曾写过这样一句话：“我们要找的是一种可以在空中朝着任何方向自由运动的方式。”）

在威尔伯乘火车返回巴黎的当天晚上，奥维尔从代顿出发，连夜坐

快车前往纽约，准备去巴黎。“飞行者3号”最后终于制作完成，然后被打包运往法国，其在试飞前将被一直存放在勒阿弗尔市的海关大楼里。凯瑟琳在信中说，奥维尔离开的时候看起来“相当萎靡不振”，而且在途中他还发现自己忘了带威尔伯在巴黎的酒店地址。

3

7月下旬的一个星期天的早晨，兄弟俩终于重聚了。奥维尔乘坐费城号轮船平安无事地横渡大西洋之后，成功找到了去莫里斯酒店的路，在那里他发现威尔伯看起来比过去几年好多了。

在酒店吃完早餐后，他们一起走了很长一段路，其间一直在聊天。之后他们在香榭丽舍大街上的城堡咖啡馆吃了午饭，尽管天气闷热，但他们还是在林荫大道旁的公园里坐着聊了一下午。所有迹象都表明他们之间的误会已经完全消除了。

第二天，他们与哈特·伯格和弗兰克·科德利见了面，威尔伯形容这是“一场相当热情坦诚的谈话”，暗指过程极其激烈。他们开始处理专利的问题，而威尔伯从一开始就清楚地表明，富林特公司无论如何不可能与他们共享专利。根据他自己在谈话中所做的笔记，他当时说：“我们是，而且也打算成为专利的唯一拥有者。”在谈到这个项目的费用和股份问题时，威尔伯告诉伯格：“关键是我们不打算让你们持有20%的股份。我们要自己持股，而你们扮演销售代理的角色。”于是双方争持不下，伯格一再试图证明自己的方案有道理，而威尔伯和奥维尔则坚决不同意。

根据威尔伯向他说明和解释的所有情况，以及他自己对伯格的判断和这次谈话，奥维尔消除了心中的疑虑，心态也回归平静。他已经准备好听从威尔伯的指挥，并和威尔伯共同进退。奥维尔很高兴地向凯瑟琳保证：“我们的朋友F（富林特公司）和B（伯格）都不属于强盗团伙。”

然后威尔伯带奥维尔第一次参观了卢浮宫，而为了庆祝奥维尔的到来，弗兰克·科德利在塞纳河左岸的银塔餐厅举办了一场晚宴，这家餐厅非常有名，而且极其昂贵。由餐厅著名的主厨弗雷德里克·德莱尔（Frederic Delair）亲自在餐桌旁准备的主菜血鸭（canard au sang）给奥维尔留下的印象似乎比在卢浮宫看到的任何东西都要深刻。奥维尔在信中告诉凯瑟琳，德莱尔脸颊两侧留着飘逸的胡须，身穿一件正式的燕尾服，戴着夹鼻眼镜，看起来更像一位大学教授，而不是一位厨师，他在把鸭肉切成小块的时候，习惯性地摇晃着脑袋，光是看他处理鸭子的过程就已经值得花这么多钱了。奥维尔还写道：

> 鸭子的腿和翅膀等被送到另一个房间，我们看不到它们最后是被怎么处理的；但是，剔除大部分肉之后的残骸被放进了一个别致的压榨机里，好让所有的肉汁和骨髓被榨取出来。然后肉和肉汁被放在火焰上一起煮。弗雷德里克先生一直在不断地往肉上浇汁。最终，这只鸭子被端上来的时候还附着一张卡片，上面写着我们吃的这只鸭子的序列号。

当莱特主教在一封信中警告兄弟俩提防在巴黎遇到的种种诱惑后，威尔伯写信向父亲保证他们不会做任何有损家风的事情，而且他到目前为止喝过的酒加起来还远远不到一杯。奥维尔还说：“我们在这里真的很好，还去了很多大教堂，但从来没有喝醉过。”

当时他们在法国看不到什么前景，这很大程度上是因为不少政府官员通常习惯要在8月份休假。但德国方面依然表现出积极的态度，于是威尔伯和伯格决定8月4日出发去柏林。

在乘火车去柏林的途中，威尔伯看到车窗外有一个比利时热马普小镇的指示牌，就开始谈论起1792年发生在那里的历史性战役，让伯格感到惊奇的是，威尔伯还详细地讲述了刚刚成立的法兰西共和国军队战胜了正规的奥地利军队的重要意义。这让伯格再一次见识到了威尔伯非凡

的头脑。威尔伯解释说是因为自己在年轻的时候读过这方面的书。

一个星期后，查理·泰勒也来了，奥维尔带他入住了阿尔及尔路上一家不太惹人注意的酒店，就在莫里斯酒店的拐角处，登记的信息只有来自内布拉斯加州林肯市（Lincoln）的C.E.泰勒。奥维尔在写给凯瑟琳的信中说："我们不希望媒体或其他任何人知道他已经来了。"因为自从奥维尔来了之后，媒体就一直密切关注着兄弟俩的动向，而且越来越令人不胜其烦。

对记者们来说，兄弟俩和他们之前设法采访的所有人都不一样。伦敦《每日邮报》的一位记者告诉奥维尔，他是新闻记者目前为止遇到的"最难对付的人"。这位记者还说，为了了解兄弟俩在做什么，他自己花的打车费已经超过了可以承受的范围，但他不能放弃，因为害怕其他记者得到这条"独家新闻"。

8月中旬，法国方面似乎有意与兄弟俩重新协商，于是威尔伯和伯格从柏林返回。但他们和法国人并没有什么实质性的进展，事实上和德国人也是一样。

9月初，兄弟俩除了等待机会，几乎没什么事可做，从奥维尔的日记中可以看出，他们大部分时间都坐在公园里看着来来往往的行人。如果说威尔伯不能没有卢浮宫的话，那奥维尔就不能没有杜伊勒里公园。

奥维尔在信中对凯瑟琳说："你不用担心我会想念家里的前门廊，因为我醒着的时候，至少有一半的时间都在酒店对面的公园里。"他还说，公园里有几百把小铁椅子，租金是每天2美分。"很多女人被雇来突袭那些在不知情的情况下碰巧使用了椅子的人，目的是收取2美分的租金。"

他特别喜欢观察法国小孩，惊讶于他们良好的行为表现。他曾讲过公园里有一些小型的旋转木马，而且每个都需要一名成人转动曲柄来运转，他对此感到有些可悲，因为孩子们竟然喜欢玩如此乏味的游戏，还紧抓不放，就像骑着一匹狂奔的野马似的。不时还有一些美国孩子来活

跃气氛。

> 木马全速旋转（事实上也没有很快）时，这些美国孩子不停地跳上跳下，争抢为数不多的吊环，因为他们每次要把一个尖的东西插进吊环中，游戏结束时，负责操控木马的人会来收集这些尖的东西（我不知道这里的人把这东西叫什么），孩子们就会开始相互乱扔，直到那个可怜的家伙快要被逼疯为止。

奥维尔还说："当然，我们为这些孩子感到难为情，也知道他们应该好好挨顿揍，但偶尔能遇到这样一件令人心情些许愉快的事情也挺好的。"

不过到目前为止兄弟俩见过的最壮观的景象就是有那么多不同年龄段的孩子、男人和女人在玩"空竹"，这是一种刚刚流行起来的简单而古老的玩具。空竹包含一个沙漏形的木制线轴和两根长约2英尺的竹棍，二者用一根4~5英尺长的绳子连接起来，造价约50美分。玩家先把绳子绕在线轴上，然后双手各持一根竹棍，把线轴从地上抬起来，使其开始旋转，在游戏过程中通过让线轴越转越快，来保持它在空中的平衡。由于初学者在没有掌握窍门之前，经常会把线轴掉到地上，所以这个游戏也被称为"折磨人的游戏"。空竹起源于一百年前或更早时候的中国，兄弟俩完全被这个玩具迷住了。

他们常常说自己的整个生命历程开始于童年时代的一件玩具，而且还是一件法国玩具，现在人到中年的他们身处法国，从空竹中获得的乐趣完全不比童年的时候少。

空竹的神奇并不在于它像阿方斯·佩诺（Alphonse Pénaud）的直升机一样本身就会飞，而在于玩家自己用技巧来克服重力，他们必须通过练习来掌握技巧，然后再通过更多的练习用竹棍和绳子来维持线轴的高速转动，这就像兄弟俩只拥有一架飞机远远不够，还必须掌握飞行技巧一样。

兄弟俩公然沉迷于抖空竹的情况引起了大家的关注，也让人更加难以理解这对神秘的兄弟。《巴黎先驱报》写道，莱特兄弟仍然是个谜，并且还引用了一位经常在杜伊勒里公园看到他们的美国游客的话：该游客坚信兄弟俩已经放弃了自己的飞行器，连想都不会再想了。那位游客还说："大家都知道，当一个人养成了抖空竹的习惯，那他就不可能再做别的事了。"

据说兄弟俩很快掌握了抖空竹的技巧，而且玩得相当好。但轮到查理·泰勒时，线轴十有八九会掉到地上。至于查理·泰勒还会做些什么来打发时间，除了抖空竹以外，没有任何记录。

当凯瑟琳从信中得知他们在公园里消磨时间时，她就像老师一样被激怒了。她写信给奥维尔说："你们从来没有告诉我你们有没有学会说法语，如果是我的话，我不会一直坐在公园里，而是会到处走走，看看巴黎的一切。你们不能找个人跟你们讲法语吗？"这一次，她还是像往常一样要他们"务必"带一只空竹回来。

奥维尔再次展示出自己的幽默感，他在信中告诉凯瑟琳，他确实在公园里遇到了一个会讲英语的法国人，但他觉得同时学习抖空竹和法语是不可能成功的。

凯瑟琳告诉兄弟俩，代顿的学校已经重新开学了，她也回到了课堂，家里的一切都很好，气氛和以往完全不同。她和父亲"相处得很愉快"，父亲买了一台新的打字机，她还订购了一个新炉子。她还说："你们想在那里待多久就待多久。"

9月底，重新返回柏林的威尔伯写信给奥维尔，问他："你有什么计划吗？我们不能在谈判上花费更多的时间了，也不能在欧洲的交易没有达成任何约定的情况下就回美国。"

于是他们留了下来，一段时间后，奥维尔去柏林和威尔伯会合。直到11月初回到巴黎时，兄弟俩才决定回国。

但在此之前，他们与哈特·伯格一起观看了法国飞行员亨利·法尔芒

（Henri　Farman）的飞行表演，“亨利先生”以前是一位艺术家，也是自行车冠军骑手和汽车赛车手，被认为是欧洲的杰出飞行员。表演当天，大批人群聚集在巴黎西南部的伊西莱穆利诺。法尔芒的知名度已经非常高了，甚至连美国人也认识他。（凯瑟琳就曾在信中问：“你们不担心‘法尔芒的飞行记录’吗？”）法尔芒那天驾驶的是由法国飞机制造商“瓦赞兄弟”（Voisin　Frères）制造的一架双翼飞机。他的很多次试飞都以失败告终。尝试远距离飞行时，他在离地的时候就遇到了麻烦，在试图进行圆周飞行的时候他也遇到了同样的情况。但在一次飞行中，他飞了超过半英里的距离，还飞出了几乎完整的一个圆圈。

不过奥维尔觉得根据自己看到的情况，他和威尔伯没有理由担心。当有记者问奥维尔有什么想法时，他只说他们兄弟俩从来不喜欢评论别人的工作成果，而且时间会证明法尔芒的飞机所利用的原理能否应对强风。

不过，法国的航空爱好者们坚信法国航空业目前明显处于领先地位。他们引以为傲的人包括瓦赞兄弟，也就是在那一年才组建起自己的飞机制造公司的加布里埃尔（Gabriel）和查尔斯（Charles），还有其他与亨利·法尔芒齐名的法国飞行员，包括莱昂·德拉格朗热（Léon Delagrange），他也驾驶过瓦赞兄弟制造的双翼飞机，以及路易·布莱里奥（Louis　Blériot），他自己学会了如何驾驶他设计的单翼机飞行。和亨利·法尔芒一样，这些法国飞行员公开的飞行表演很受公众喜爱。

此外，与莱特兄弟不同的是，大多数法国飞行员，比如法尔芒、桑托斯·杜蒙特（Santos–Dumont）、德拉格朗热、布莱里奥、查尔斯·德兰伯特伯爵（Comte Charles de Lambert）等都有充足的个人收入，所以很少顾及从事航空业的成本。

法国航空俱乐部的主席说：“看来带领世界征服天空的光荣使命还是要留给法国的天才们来完成。”对于俱乐部的杰出成员欧内斯特·阿奇迪肯（Ernest Archdeacon）来说，莱特兄弟的“飞行者”只不过是一架“幻影飞行器”。

“飞行者3号”及其所有的部件将会被暂时留在勒阿弗尔的海关大楼。威尔伯和查理·泰勒先回家，奥维尔紧随其后。

乘坐着皇家波罗的海号邮轮的威尔伯情绪高涨，他在信中对父亲说：

> 我们要在这个冬天为春季交易准备好更多的飞行器。到那个时候我们或许可以竖一块牌子，写上“发售日，所有的商品低于成本价”。我们可能会在3月重返欧洲，除非我们在此之前能与美国政府达成协议。

在到达纽约后，查理直接回了代顿，而威尔伯中途在华盛顿逗留了几天，他想看看这里的进展，然后赶在感恩节前回家。他非常高兴地告诉家里人，美国陆军终于开始对这笔生意感兴趣了。

随着新年的到来，兄弟俩为了达成销售协议所做的一切努力都开始有了回报。1908年2月8日，美国陆军部最终同意以2.5万美元的价格购买一架“飞行者”。在不到一个月后的3月3日，他们与法国一家知名的航空公司签订了协议，双方一致同意到仲夏的时候在法国举行“飞行者”的公开展示。

第八章

在勒芒的胜利

先生们，我要起飞了。

——威尔伯·莱特

1

1908年4月8日，威尔伯在伊丽莎白城写信给奥克塔夫·沙尼特说：“我正在去基蒂霍克的路上，准备先去把营地建好，在去华盛顿和法国进行正式试飞之前做一些练习。”“飞行者”第一次大型公开展示的相关事宜终于敲定了，这是兄弟俩迄今为止面临的最重要，也是最困难的一步，而且他们确实需要“一些练习”，因为从1905年秋天以来，在两年半的时间里，兄弟俩谁也没有再飞行过。

威尔伯虽然事先知道斩魔山的营地一片混乱，但他看到的情况比他想象的还要糟糕。最早的那座机库只剩下几面墙。后来建的机库已经不见了，可能是被猛烈的暴风雨冲走了，也可能是被那些认为兄弟俩再也不会回来的破坏分子拆掉了。水泵也没了，那两座机库的地板被埋在超过一英尺深的沙土和残骸中。走在废墟中的威尔伯经常能发现1901年、1902年和1903年的飞行器留下的部件和碎片。

可以想象这完全是一种令人沮丧的境况，尤其是对于一个最近在莫里斯酒店住过的人来说更是前景渺茫。

威尔伯在斩魔山救生站安排好了临时的房间，并在当地两位木匠的帮助下开始重建营地。强风、暴雨和严重的腹泻让这个过程变得困难重重。威尔伯在日记中写道："这里简直让人难以忍受。"更糟糕的是，早年和他与奥维尔一起工作过的那些人不是死了就是搬走了。比尔·泰特有自己的工作，走不开。约翰·T.丹尼尔斯被调到了纳格斯海德救生站，而丹·泰特已经去世了。

4月25日，星期六，兄弟俩从代顿雇来帮忙的机械师查理·弗纳斯（Charlie Furnas）来到基蒂霍克。同一天奥维尔也到了，还带着用板条箱包装的"飞行者"的部件，这个时候营地已经基本准备好了。威尔伯在日记里写道：

> 我们花了一下午的时间清理垃圾，好让机库变得宜居一些。我的床很好，是一张常规的行军床。奥维尔睡在平顶搁栅上的几片木板上。弗纳斯睡在地上。每个人都说自己选的地方很棒。

4月27日星期一早晨，他们打开板条箱，取出机翼，还建了一个工作台。那天下午，他们修理了几根在运输中损坏的肋条，然后开始缝合机翼的下表面。在接下来的几天，他们安装了发动机和链条导板，还弄好了起飞轨道。

这次有一个重大的变化，那就是"飞行者"要搭载两名操作员。他们要并肩坐在一起，主要是为了更好地控制机翼翘曲。这也意味着，他们不再需要趴着，然后抻着脖子看前方了。现在风阻虽然变大了，但利大于弊。

自从威尔伯到达外滩群岛以来的3个星期里，没有来过一位记者。后来，诺福克的《弗吉尼亚向导报》刊登了一则完全捏造的新闻，还被各地的报纸转载：莱特兄弟再次回到基蒂霍克，迎着每小时15英里的风在海上飞行了10英里。很快，大批新闻媒体记者开始拥向外滩群岛。最先来的是《纽约先驱报》一位年轻的自由撰稿记者D.布鲁斯·萨利

（D.Bruce Salley），莱特兄弟能看到他蜷缩在远山上的灌木丛中，用野战望远镜监视着营地的一举一动。

试飞从5月6日开始。奥维尔先飞，他飞了1 000多英尺。两天后，他和威尔伯轮流进行飞行，直到被突然冲进营地的萨利打断，当时萨利对于自己看到的情景难掩兴奋。他一离开，威尔伯就又一次起飞，飞行了2 000多英尺。

一连串的记者接踵而至，新闻界对于他们生活的影响已经越来越大，这也是兄弟俩在未来几年必须要应对的一个问题。可以看到，来自《纽约时报》《纽约美国周刊》《纽约世界》《科利尔周刊》《技术世界》《巴黎先驱报》《每日邮报》的记者们都一直拿着野外望远镜和双筒望远镜在附近的山上徘徊。

《巴黎先驱报》派来一位名叫拜伦·牛顿（Byron Newton）的作家，他充分客观地描述了自己和其他人在洛亚诺克岛（Roanoke Island）的曼蒂奥镇（Manteo）登陆后，所面对的环境是何其偏僻荒凉、难以想象：

> 我们发现莱特兄弟在离登陆点12~14英里的地方，就在基蒂霍克救生站附近海岸的大沙丘中间。他们身处大西洋和大陆之间狭长的沼泽和丛林中……在国内我从来没有看过或穿越过比这更加恐怖的地带。为了见到莱特兄弟，我们先得乘坐一艘敞舱船横渡洛亚诺克海湾，然后步行约6英里，偶尔还要爬过闪闪发光的白色大沙堆……还有一些时候，我们不得不在沼泽和丛林中穿行，到处都是毒蛇、蚊子、野猪和火鸡，空气中弥漫着大量由于高温而生成的水汽。

《科利尔周刊》的记者亚瑟·鲁尔（Arthur Ruhl）在文章中说斩魔山和基蒂霍克似乎就是“世界的尽头”，他还强调，这个所谓的世界尽头实际上已经成了“世界的中心，因为它把彻底改变世界的思想化为了可触及的现实”。

鲁尔说，不远万里跋山涉水而来，现在正忍受着饥饿，躲在沙堆后面认真凝视的并不是新闻记者，而是全人类的好奇心。另一位记者写道：“整件事情的奇怪之处，甚至可以说不可思议的地方就是尽管在这片人迹罕至的沙滩上正在上演这个时代最伟大的壮举，但除了海浪的拍击声和海鸟的惊叫声，既没有观众，也没有掌声。”

威尔伯和奥维尔不明白为什么记者们要一直待在那么远的地方。直到后来，他们才知道是因为有人说，兄弟俩时刻都端着步枪和霰弹枪，目的是守卫飞行器。当有人问奥维尔如果记者们进入营地，坐在一旁观看，他和威尔伯会做什么时，他回答道：“我们的工作不能再耽搁了。还有太多事情要做，而我们时间有限。”

另一位记者这样描述自己看到的景色：“右手边是纪念碑一样的耀眼的白色沙丘，左手边的远处有更多的沙丘，还有抬眼可见的大海，卡罗来纳的阳光从湛蓝的天空照射下来，使万物都沉浸在光芒之中。”在机库附近围着飞行器走来走去的兄弟俩看起来就像“两个黑点”，引擎启动后听起来就像“在远处的田地里工作的收割机”。螺旋桨“反着光，快速旋转着”，之后飞机就“像特快列车一样”掠过。

《巴黎先驱报》的记者拜伦·牛顿写道：“我们在应对突发事件方面都很有经验，但尽管如此，1908年人类飞行的壮观景象还是令我们大吃一惊、不知所措，以至于所有人都像石头一样站在那里。”

《科利尔周刊》的摄影师詹姆斯·黑尔（James Hare）拍摄的照片后来成了第一张公开展示“飞行者”升空景象的照片。

5月14日清晨，威尔伯带着查理·弗纳斯飞了一小段儿，围观的人们都看到了前所未有的一幕，那就是两个人一起乘坐动力驱动的飞行器！

那些离得比较远的记者以为是威尔伯和奥维尔在一起飞行，而且之后他们中的一些人也是这样报道的。但是兄弟俩已经意识到这样做的风险，所以决定他们俩绝不能一起飞行。这样如果一个人遇难，另一个人仍然可以继续工作。

外滩群岛的天气又一次变得像夏天一样炎热，一天下午，气温高得让人几乎无法忍受，威尔伯独自驾驶飞机飞行。他以每小时50多英里的速度飞了一大圈，由于还是不熟悉新的操纵杆，他在准备飞第二圈的时候错误操作了方向舵，于是飞行器猛地跌落在距离营地1英里远的地上。

奥维尔后来回忆说："我当时正在用望远镜观察，飞行器前端朝下直立着，尾部悬在空中。溅起的一大片沙子让我看不清到底发生了什么……大概过了30秒，我才看到威尔。"

威尔伯被重重地摔到上翼的底部，必须得有人把他从残骸中拖出来。他的鼻子上有一道伤口，尽管他的两个肩膀、一只胳膊和一只手都受到猛烈的撞击和擦伤，但他伤得并不严重，也没有骨折。

然而，这架飞机却彻底报废了，于是威尔伯宣布试飞结束。两天后，他又上路了。因为他要按照约定前往法国进行对方要求的试飞展示，而奥维尔将会在华盛顿进行试飞。

在斩魔山为期一个多星期的试飞过程中，威尔伯和奥维尔受到了媒体前所未有的极大关注和赞扬。尽管他们还没有进行过重大的公开展示，但已经成了轰动一时的公众人物。为了让所有人都能看到，他们这次无论如何要使出绝招。

威尔伯被安排乘坐都兰号轮船去法国，他在纽约给凯瑟琳写信说："我非常不愿意在没有先回家的情况下就出发。"

凯瑟琳在回信中对他说："经常写信，回家的时候给我带几双手套，6号的，黑的和白的，长的和短的都要……除非价格便宜，否则就不要买了。"

威尔伯平静无事地到达勒阿弗尔，对于这次航行，他只是说：“大部分时间都风平浪静，但是有雾。”5月29日，他到达巴黎，在接下来的一个星期，他和哈特·伯格四处奔波，寻找可以进行公开展示的场地，还去了枫丹白露和维特里，但都没有找到合适的地点。

威尔伯告诉奥维尔，法国媒体在得知他回来之后，产生了一种敌对“倾向”。但在其他任何人看来，这远远不止是一种“倾向”那么简单。比如，在法国深受喜爱的《画刊》（*L’Illustration*）杂志刊登了一张记者在基蒂霍克拍摄的“飞行者”的照片，而且这张照片被修描得特别厉害，配文是：“这架飞行器看起来相当靠不住，越看越像‘捏造’的，而且还不是特别好的那种。”

此外，大众对于法国飞行员和他们大胆的壮举再次燃起了热情。在那一年的早些时候，亨利·法尔芒成功飞行了将近2分钟，同年春天，5月底的时候，法尔芒载着一位乘客飞了一圈，这引起了轰动。威尔伯还告诉奥维尔，法尔芒和德拉格朗热也在欧洲的其他地方进行表演，而且取得了很大的成功。

至于兄弟俩自己，威尔伯在信中写道：“首先要进行一些练习，进行几次展示，然后就顺其自然吧。”

哈特·伯格向《汽车》（*L’Auto*）杂志的一位记者保证，在2个月内，莱特的飞机就会进行公开飞行。伯格还说，秘密试飞的阶段已经结束，法国公众将是第一批目睹这一盛况的人。

但地点在哪里呢？6月8日，伯格和威尔伯乘火车前往勒芒，这是一个宁静古老的市镇，位于巴黎西南125英里萨尔特省的萨尔特河畔，有大约6.5万人口。当地有一位颇有影响力的市民莱昂·波勒（Léon Bollée），他既是著名的汽车制造商，也是热气球爱好者，听说威尔伯需要一块合适的场地，他就找人给伯格捎了个口信，建议他们来勒芒，因为这里有很多平坦开阔的空地。

波勒在自己最大最气派的汽车生产车间里与威尔伯和伯格见了面，

还带着他们四处参观。后来的事实证明，没有人比莱昂·波勒更和蔼、更乐于助人，或者更不吝惜自己的时间了。

波勒留着黑色的络腮胡子，个子很矮，但非常胖，体重有240磅。他和威尔伯在体格上的差异甚至比威尔伯和哈特·伯格之间的差异还要明显。和威尔伯一样，波勒也没有上过大学，而是和他父亲一起经营铸钟厂，后来转行制造汽车，并取得了很大的成功。（他们最近的广告语是："在勒芒巨大而美丽的工厂里，我们只选用顶级的材料制造莱昂·波勒汽车。"）他的英语非常好，威尔伯很快就喜欢上他了。事实证明，波勒对威尔伯的帮助比任何人都要多，而且从来没有要求过任何回报。

在所有可选的地点中，距离勒芒约5英里的亨迪尔斯赛马场（Hunaudières horse racetrack）是威尔伯认为最合适的。尽管这里完全被树木包围，地面也高低不平，但他还是告诉奥维尔，他认为这里很符合他们的要求。波勒说他会安排好一切，还允许威尔伯自由使用他工厂里的一个大房间来组装"飞行者"，同时安排了自己的一些工人去帮忙。

3天后，回到巴黎的威尔伯收到了波勒的消息，说亨迪尔斯赛马场可以供他们使用，第二天，威尔伯就开始了忙碌的准备工作，他买了工装裤、工作鞋和一顶草帽。

一天晚上，在伯格家典雅精致的路易十六风格的客厅里，威尔伯接受了一位年轻的法国航空记者弗朗索瓦·佩里（François Peyrey）的采访，佩里知道这是威尔伯在法国同意接受的第一次采访，是伯格安排的。他们谈到了在基蒂霍克的试飞、发动机和专利的问题，以及为什么选择勒芒进行这次展示。但起初持怀疑态度的佩里发现这些话题都不及威尔伯这个人更有吸引力。

佩里后来写道："哈特·O.伯格先生给我端了一杯咖啡，摆出一盒雪茄，为采访做好准备，在蓝色的烟雾中，我感觉自己的疑虑一个个被打消。我仔细观察着威尔伯·莱特，他那双异常温柔、睿智和炯炯有神的眼睛让他瘦削严肃的脸显得神采奕奕……我不得不承认：不，这个人不是在虚张声势。"

这次采访是一个重要的起点。在接下来的几个月里，弗朗索瓦·佩里对于威尔伯的评价都是有史以来最深刻和最直接的那些。

6月16日，威尔伯在临近午夜的时候到达勒芒，住在海豚酒店，从他的房间可以俯瞰市中心的共和广场。他迫切地想要开始重新组装“飞行者”，于是第二天他做的第一件事就是打开被放在波勒工厂的板条箱，他几乎无法相信自己看到的一切。和两个月前在基蒂霍克看到的一团糟的旧营地一样，现在眼前的这架“飞行者”也是一团糟，他几乎无法控制自己的怒气。

十几根肋条被折断，一只机翼被毁，蒙皮多处被撕裂。所有的东西都缠绕在一起。散热器被摔碎了，螺旋桨轴也断了，线圈严重扭曲，最基本的钢索、座椅、螺母和螺栓全都不见了。

同一天，威尔伯罕见地在写给奥维尔的信中大发雷霆，指责奥维尔的打包质量是他见过最糟糕的。“我敢肯定，用铲子铲，我也能在两三分钟内把东西都装进去，而且效果绝不比现在差。我从没见过这么愚蠢的做事方法。”他要花费比计划更长的时间来把一切准备好，而且还没有奥维尔或者查理·泰勒的帮忙。

威尔伯马上开始工作，先把东西整理好，再进行维修。他在6月18日的日记中写道：“昨天的几个小时和今天一整天都花在了更换翼面损坏的肋条上。”

> 要修理一只机翼必须把它完全拆下来。我发现了很多不如旧飞行器好的地方，比如后部的钢索没有完全被包在蒙皮里；钢索上的小垫圈没有被放在肋条正确的一侧；肋条末端没有阻止其向后滑动的支撑物；承重支柱下方的前下翼梁没有装钢套圈；对后方铰链连接部分的处理不够充分；固定螺旋桨框架的翼梁周围没有包裹蒙皮。

波勒工厂里的机械师们都尽其所能地提供帮助，但在一开始他们其

实帮不上什么忙。威尔伯在另一封写给奥维尔的信中说：“我得把每个部分都缝合好，这真是一件苦差事，由于我是唯一一个手指足够有力、能把钢索紧紧拉在一起的人，所以我得自己完成所有的缝制工作……还没完成一半，我的手就擦破皮了。”

他还说：“在这个过程中，我注意到很多证据能表明，你去年夏天工作的时候，脑子里还在想别的事情。”

不过后来威尔伯了解到，零件的混乱和损坏并不是在代顿造成的，而是由勒阿弗尔粗心的法国海关检查员造成的，他马上向奥维尔道了歉。奥维尔理解哥哥所承受的压力，并没有再提这件事。

威尔伯一直在努力地工作，他安装了支柱和钢索，在发现法国的机械师“完全修不好”发动机时，他不得不用整整一天的时间自己来修。“我基本上要自己完成所有的工作，因为我几乎不可能向只懂一点儿英语的人解释清楚我想要什么。”

威尔伯谨遵莱特家的生活习惯，星期天不工作，而是写信或者观光。他在海豚酒店住得特别舒服。根据《汽车杂志》（*Motor Car Journal*）的报道，这家酒店“尽管并不奢华，但有简单朴素的美味饭菜，并由兼任主厨的酒店老板提供服务”，而事实证明这正是威尔伯所喜爱的。在信中他很开心地说勒芒是一个“古老的城镇，几乎和基蒂霍克一样美好”。他很喜欢从广场对面的教堂里传出的波勒钟的声音，也很乐意为家里人详细地描述这里最高的建筑物——宏伟的圣朱利安大教堂（Cathédrale Saint–Julien）。

这座教堂最早由罗马人选址于萨尔特河边的一座山上，在老城区一大片中世纪风格的建筑中高高耸立。这座教堂没有尖塔，外观上最突出的特点就是醒目的双拱梁。但除此之外，罗马式和哥特式的建筑风格罕见地结合在一座建筑物中，而且毫不违和。呈现罗马式风格的那一部分可以追溯到近900年以前的11世纪，而更大更壮观的那一部分则兴建于14世纪和15世纪，打动威尔伯的正是这种视觉上明显的差异。

威乐伯写信给凯瑟琳说：“在侧廊和圣坛之间形成通道的拱形结构是不断增高的，这样背对侧廊外墙的人就可以一眼看到圣坛的顶端和华丽的彩色玻璃窗。”参观者不仅能看到古老的窗户上绚烂的光与色彩，还能看到透过窗户投射到距离教堂地面约108英尺的拱形结构上的光与色彩。

他并没有说自己当时有没有感受到或者想到，人类这项惊人的创造所体现出的抱负和他自己在航空领域的不懈努力之间存在着某种联系。但他很有可能已经想到了。

几天后，威尔伯在大教堂参加了周日的礼拜仪式，他发现自己唯一能理解或参与其中的就只有募捐环节。尽管如此，他还是告诉凯瑟琳，这座伟大的建筑“给我留下了越来越深刻的印象，是我见过的最精美的建筑之一”。

他还说，大教堂外面的公共广场上有一个农贸市场，甚至还有一家巡回马戏团已经在这里搭起了帐篷。

他在信中写到酒店舒适的环境，对食物赞赏有加。这里的饭菜比他来欧洲之后在所有地方吃过的都要更好，因为这儿的食物不仅丰盛，还不过分花哨。他曾描述过自己吃过的一顿午餐，其中包括搭配西红柿片、黄瓜和蘑菇的烤牛舌，羊排配嫩马铃薯，“某种蛋糕”和杏仁。他说自从离开家以来，他从没有这么自在过，似乎在暗示莫里斯酒店那样的地方过于奢侈了，反而会让人不安。尽管海豚酒店里没人能听懂他的英语，但他们都竭尽全力地为他服务。

第一次喝字母形面片汤的经历让威尔伯获得了展示才智的机会，而且他知道凯瑟琳一定会很喜欢这个故事：

> 那天晚上，当我坐下来吃晚饭的时候，感到有点惊讶和不安，因为我发现我的汤是一种面片汤，而且面片的形状千奇百怪，甚至有点儿像字母表中的字母。我开始以为自己有点“神经过敏”。但经过仔细的调查，我发现为了制作不同的字母和数字，连面团也被

加工成了各种形状！这碗汤看起来就像印刷厂里的“铅字箱”一样，更有意思的是，你舀起的每一口汤都包含一个新的组合。

然而，波勒工厂的工作却几乎没什么进展。“我必须自己完成所有的工作，因为没有图纸来让别人知道各部分是如何结合在一起的，花在解释说明上的时间比我自己完成花的时间还要长。”

我有一个帮手，但他并不是一流的技师，他也没有什么创造力或者创新精神，词汇量还很有限。当我对他说：“把螺丝刀递给我”时，他会马上站起来，呆呆地看着我或者更多的时候，他会匆匆忙忙地走开，好像他真的理解我在说什么一样，直到我等了很长时间后自己把螺丝刀拿过来时，才意识到他并不理解我说的“递给我”的特殊含义。

我把大部分时间都花在了不该做的事情上……

到目前为止，我已经把主要的翼面都缝合好了，还在一些地方加装了新的钢索。起落撬已经安装好了，发动机也完成了安装和调试，随时可以使用跳跃火花磁电机进行启动。我还没有安装传动装置和螺旋桨，这应该很容易。但我还没有完成前舵和后舵的架构和布线工作。

威尔伯对工艺一丝不苟，在需要的时候会自己做零件（如果有必要，即使是一根针也是如此），而且在厂笛响起时，他会和其他工人一样开始或者停止工作，就好像他是这个工厂的一员似的，这一切都让与威尔伯共事的人感到惊奇。

7月4日晚上6点左右，威尔伯一反常态，还在继续工作。只有莱昂·波勒在一旁陪着他。那个时候，发动机已经安装好了，威尔伯正站在离发动机很近的地方，卷起袖子准备进行速度测试，突然散热器的一根软管脱落，一股沸水喷到他身上。他裸露的左前臂被烫得最厉害，胸前也

被烫伤了。

波勒小心翼翼地让他躺在地板上，接着赶紧跑出去求救。他后来对哈特·伯格说：“幸运的是，我们工厂的药房里有苦味酸，所以在事故发生后不到1分钟，他身上就缠满了浸泡了苦味酸的绷带。”

糟糕的是，新闻界还是一如既往地夸大了这场事故的严重性，而对家里人，威尔伯只是像往常一样，在3天后写了一封信，轻描淡写地描述了当地的医生如何像兽医一样处理他的伤口，他还强调，尽管如此，自己的伤基本上已经愈合，也不疼了，但事实上，他还需要一个月的时间才能使用自己的左臂，而他所承受的压力也更大了。

但无论如何，到了8月初，把最初摔碎和破损的零件重新组装成一架飞行器的工作终于接近尾声了，这架飞机与他和奥维尔在家里组装的飞机完全不同，而且是他从未驾驶过的。即使在理想条件下，对它进行试飞也是非常危险的一件事。而且距离他上次飞行，也就是导致飞机坠毁的那次，已经过去3个月了。

8月6日傍晚，天快黑的时候，威尔伯、莱昂·波勒和哈特·伯格把“飞行者”前端的框架折叠起来，在起落橇下面安装了几个轮子，然后把整个飞机挂在波勒的豪华汽车后面，并开车一路向南行驶了5英里，把它拖到了亨迪尔斯赛马场。在那里，飞机被放在一间机库里，让威尔伯高兴的是，新闻界对此一无所知。尽管有记者一直在追踪和监视，却没有一个人注意到这件事。

为了守卫飞机，威尔伯从那个晚上开始，每天晚上都睡在飞机旁边。这个机库和基蒂霍克的那几个很像，不过这里有厕所，屋外还有一根用来洗澡的软管。而且，附近有一家“饭菜很好吃”的小餐馆，在距离机库不到100英尺的农舍里，他还能喝到牛奶、和一个五六岁的小男孩聊聊天，这个小家伙会讲一些英语，看起来非常“诚实”。

他的左臂和“飞行者”都没有达到他所希望的状态，而第一次公开展示无论以何种方式失败，无疑都将是一次严重的挫折。

在现场蹲守的记者渐渐变得不耐烦，对威尔伯也越来越恼火。伦敦《每日邮报》的记者约瑟夫·布伦吉斯（Joseph Brandreth）写道："鉴于他对我们的态度，大家一致认为他非常'顽固'、'古怪'，并'充满不必要的敌意'，所以我们不可能从这样一个捉摸不透的人身上得知他打算做什么，或者他打算什么时候做。"

威尔伯告诉那些记者们："我并没有请你们来这里，我准备好之后自然就会飞，我并不是要考验或者误导你们这些记者，但如果你们不在这里，我也不会等你们。"

每当与新闻界的关系恶化得异常严重的时候，亲切的伯格就会出现在机库外，给记者们讲一些有趣的故事，而这些故事几乎每次都能让在场每个人的心情好起来。

波勒很乐意和记者谈论威尔伯和他的做事风格，他说威尔伯不让任何人触碰他的飞行器，哪怕是一根钢索也不行。波勒还说，威尔伯甚至不允许机械师给发动机注油，因为他确信"他们注油的方式不对"，于是大家给他起了个绰号，叫"Vieille Burette"（意思是"老油壶"）。

不知怎么，《每日邮报》的记者布伦吉斯还是设法窥探到了这个美国怪人的生活方式：

> 机库的一角就是他的"房间"，这里放着一个很矮的没有盖子的木制货箱，货箱旁边是一张狭窄的矮床。在棚屋靠近营地盥洗台的那一侧钉着一面镜子。这些再加上一个行李箱、一台小型的汽油炉灶（他自己做早餐时用）和一把折椅就是全部的陈设了。他用与60英尺外的一口井相连的软管来洗澡。他基本上一直睡在他那架飞机机翼的下方。每天一大早，他都一边吹着口哨，一边开始工作。

8月8日，星期六，是新世纪第8个年头第8个月的第8天，一切都如希望的那样美好。头顶的天空广阔蔚蓝，万里无云。西北风比威尔伯认为理想的情况要弱一点，但他完全能应付。

很快大家都知道了威尔伯在赛马场准备试飞的消息，而且从当天的天气来看，这场表演应该可以顺利进行。那些聚集在现场的人几乎都来自勒芒，尽管人数不多，但大家在走上小型的木制看台时都看起来很开心，就像是来观看赛马比赛一样，男士们都戴着运动草帽和巴拿马草帽，女士们都穿着夏季伞裙，为使防晒效果更好，她们超大的遮阳帽上还覆着一层面纱。

可以看到在环绕跑道的树上坐着很多从镇上赶来的年轻人。现场完全是夏季郊游的氛围，而且能想象到，整个场景也与北卡罗来纳州基蒂霍克的情况完全不同。有些夫妇还带着野餐用的篮子。在等待的几个小时中，几乎所有人都在愉快地闲聊着。

在人群中，有几位不是从勒芒来的知名人士。其中有两位身穿制服的俄国军官和法国航空俱乐部的欧内斯特·阿奇迪肯（Ernest Archdeacon），后者以其对莱特兄弟的怀疑态度而闻名，甚至连法国著名航空英雄路易·布莱里奥也来了，他理所应当地成了在场所有人关注的焦点。人们并不知道坐在那里等待的布莱里奥在想什么，但阿奇迪肯却在忙着宣称他肯定威尔伯·莱特会失败，他还很兴奋地向看台附近的人解释说莱特兄弟的飞机完全是“错误的”。

1907年10月，在巴黎的一场航空俱乐部晚宴上，阿奇迪肯就明确表达了对于莱特兄弟的蔑视，当时他说道：

> 著名的莱特兄弟现在或许还可以随心所欲地发表言论。如果他们真的是最先飞上天空的人，顺便说一下我越来越怀疑这一点，那他们就失去了这份创造历史的荣耀。按道理他们应该避免这些难以理解的故作神秘的做法，他们应当像桑托斯·杜蒙特和法尔芒那样在官方评审面前，在成千上万观众的注视下，光明正大地进行试

飞。

正如预期的那样，现场还有大量新闻界的代表，他们都是来自巴黎、伦敦和纽约的记者和通讯员，都在等待着这个有可能是当时最重大的新闻事件之一的历史性时刻。

威尔伯像往常一样早早起床，并没有表现出任何紧张或兴奋的迹象。哈特·伯格后来说，这种“不动声色的自信”很让人安心：

> 至少在我看来，使他的外表更加引人注目的一点是他并没有穿得像要去做一些具有冒险性或者不寻常的事情。当然，他也没有飞行员特有的头盔和夹克，因为当时还没有这样的东西，他就穿着平常穿的那身不起眼的灰色西装，戴着帽子。他的衣领很高，而且上过浆，他在不穿工装裤的时候几乎总是这样穿。

威尔伯开始在机库里做起准备工作，全神贯注地检查着一切。来自新闻界的一位目击者说：“无论是等待中的人群表现出的不耐烦，还是竞争对手的嘲笑，抑或是并不总是很乐观的财务状况，都无法促使他在尽一切努力去理解和克服所有困难之前，匆忙上阵。”

而观众只能通过场地中央已经就位的起飞轨道和高高的四脚弹射器猜测即将发生的事情，起飞轨道与看台呈直角，正对着场地对面的树林。

中午时分，哈特·伯格走到场地中央，用扩音器宣布不允许拍照。在现场苦等了好几个日夜的很多摄影记者听罢都表现得非常绝望，于是他们简短地讨论了一下，然后提出，如果莱特先生允许他们在星期一拍照的话，那么在那之前他们将不会拍摄任何照片。为了确保现场不会有业余爱好者进行拍摄，他们还安排了一名摄影记者骑着自行车在场地内巡查。

下午快3点的时候，威尔伯打开机库的门，把闪闪发亮的白色的“飞行者”推了出来，然后继续做着准备工作。接着，他在整个场地走了一遍，确保起飞轨道正对着风吹来的方向，还检查了弹射器是否一切正常，并监督完成了铁块抬升的工作，没有一丝慌乱。

在伯格、波勒和其他几个人的帮助下，临时安装了两组轮子的飞机被缓缓地推到场地中央，并被放置在起飞轨道上。

下午6点半的时候，天色已经开始变暗，终于威尔伯把他的帽子向后一转，对伯格、波勒还有其他人轻声说：“先生们，我要起飞了。”

威尔伯坐在左边的座位上。有两个人分别把两个螺旋桨上的一个叶片向下拉，从而启动发动机。在发动机预热的时候，威尔伯觉得声音有点儿问题，于是叫来了一位站在飞行器后面的技师，问他有没有在最后对发动机进行过微小的调整，那人说有。一位目击者说：“当时威尔伯沉默了一会儿。然后慢慢离开了自己的飞行员座椅，绕着飞行器转了一圈，只是为了亲眼确认最后技师确实进行了一次调整，而且做得很好。”

威尔伯又回到了他的座椅上，启动触发器，随着铁块落下，飞机沿着轨道迅速升空。

他朝着一排高大的杨树飞去，在马上就要撞上这些树的时候，威尔伯使飞机右翼下沉，从而向左倾斜，飞机在空中划出一道优美的曲线，掉头向看台飞去，地面上顿时响起了欢呼声。

那些带着野外望远镜的人看到了威尔伯在转弯时是如何扭曲机翼的，也看到了他是如何像骑自行车一样自然地划了一个圆角。在离他的起飞点很近的地方，他又进行了一次完美的转弯，然后又飞了一整圈，整个过程的飞行高度为30~35英尺，最后飞机平缓地降落在距离起飞点不到50英尺的地方。威尔伯的飞行总时间不到2分钟，飞行距离约2英里。

观众们欣喜若狂，他们欢呼喊叫着，几乎无法相信自己看到的一

切。《巴黎先驱报》的报道称："令人震惊的并不是飞行的距离，而是飞行的本质。"大家喊着："这个人征服了天空！他没有骗人。"现场有一位名叫保罗·岑斯（Paul Zens）的法国飞行员，尽管他从早上一直等到现在，但却对记者说："我看到的一切，就算让我等待的时间是今天的10倍，我也愿意。"

另一名飞行员勒内·加尼耶（René Gasnier）说："和莱特兄弟相比，我们简直是小儿科。"路易·布莱里奥也公开宣称："我认为对于法国，以及任何地方的人来说，机械飞行的新时代已经开始了。"接着，他喘了口气，说自己还没能完全平静地表达他感受到的一切，只是一直在说"太精彩了！"

挥舞着帽子和手臂的观众跑到场地上，大家都想和英雄握握手。哈特·伯格竭尽所能地阻止人们亲吻威尔伯的双颊，因为他知道威尔伯还不习惯这样的礼遇。《费加罗报》的报道称："现场的热情简直难以言表。"甚至连威尔伯也失去了往日的镇静，"成功以及朋友哈特·伯格和莱昂·波勒表现出的无尽喜悦让他有些不知所措"。

然后，威尔伯面带笑容，"非常平静地"把双手插在口袋里，吹着口哨离开了。那天晚上，尽管通常很寂静的勒芒仍是一片欢庆的海洋，但这位英雄还是早早回到了他的机库。

那年夏天的一个星期六，在进入20世纪还不到8年的时候，一位美国的先驱者终于在法国勒芒向世界展示了他和弟弟一起凭借自己的力量创造的奇迹，在不到2分钟的时间里，他向在场的所有人证明了一个新的时代已经开始了，而且在某种程度上，在地球上的任何角落，还没有人这样做过。

不到24小时之后，这条新闻就占据了各大媒体的头条："莱特试飞成功"（《晨报》）；"威尔伯·莱特先生完成首飞：法国专家对其平稳性感到惊讶"（《巴黎先驱报》）；"了不起的表演让欧洲怀疑论不攻自破"（伦敦《每日邮报》）；"航空界的一次胜利"（《巴黎回声报》）；"莱特用飞行证明了自己的能力"（《芝加哥论坛报》）；"莱

特的飞机像鸟儿一样升空”（《代顿日报》）。

《费加罗报》表示：“这不仅仅是一次成功的试飞，也是航空界一次决定性的胜利，这个消息将在世界范围内掀起科学界的革命。”

《晨报》宣称：“所有纠缠不清和难以解释的谜团现在都消散了。”

> 莱特如此轻松自如的飞行使人不可能再怀疑在美国进行的那些神秘试飞的真实性，而且大家都相信这个人完全能在空中停留一个小时。这是我们见过的最了不起的飞行器……

伦敦《每日邮报》的约瑟夫·布伦吉斯写道，威尔伯·莱特完成了一次“在大西洋这一边的人们有史以来目睹过的最精彩的飞行展示”，真正重要的并不是飞行的距离，而是他已经可以完全掌控飞机了，而且所有迹象都表明他几乎可以在空中停留无限长的时间。

法国航空业的领军人物也加入了欢呼者的行列。权威刊物《飞行爱好者》写道：“在以前贬低过莱特兄弟的人中，现在没有一个敢质疑他们在过去进行的试飞的真实性，他们是真正意义上最早飞上天空的人。”而持强烈怀疑态度的欧内斯特·阿奇迪肯尽管在看台上等待的时候发表了很多负面的评论，但他马上站出来说自己错了：“在很长一段时间里，莱特兄弟在欧洲一直被指责为骗子……他们今天在法国成了神一般的存在，对于这种公然的不公正，我自己应该是最先需要赎罪的，我对此感到很荣幸。”

大喜过望的哈特·伯格希望威尔伯在第二天再飞一次，但威尔伯并未理会他的要求。对此法国媒体解释说：“因为今天是星期天，所以莱特先生这位虔诚的美国人是不会考虑打破在安息日休息的惯例的。”所以来到亨迪尔斯赛马场的人们就只能看一看关闭着的机库了。

8月10日，星期一，试飞重新开始了，这次有2 000多人前来观看，其中还包括一些美国人。附近的旅馆和咖啡馆都赚得盆满钵满。那些好

不容易才来到这里的人会比两天前的观众对自己亲眼看到的一切更加赞叹不已。当天的天气也很完美，随着时间的流逝，尽管试飞仍未开始，气温也越来越高，但没有一个人离开。

在人群中坐着一位身穿制服的法国陆军上尉，他手里还拿着一台照相机。之前他曾被告知不可以拍照，他也信誓旦旦地说自己不会。但没过多久，他就开始使用相机拍照，而且被威尔伯发现了，后者“怒气冲冲”地直接爬上看台，要求对方交出相机和底片。起初，这位上尉并不情愿，还找了一堆借口，但根据报纸上的报道：“莱特先生紧闭着嘴，双臂交叉，等待着。”上尉最终交出了相机和底片，然后离开了现场。

威尔伯这样失常也许是因为高温，或者是他所承受的压力，抑或是两者兼而有之。事后他很不高兴，说自己并没有制造麻烦的习惯，但当他看到那个人故意违背自己的诺言时，他觉得太过分了。

那天下午，威尔伯的表演非常精彩。在一次飞行中，由于飞得离几棵树太近了，他不得不急转弯。《每日邮报》的记者报道说：“在一次持续了32秒的飞行中，他在半径30码[注]的范围内进行了一次完整的转弯，还像鸟儿一样轻松地落在场地中间。”这是“有史以来飞行员完成的最出色的转弯动作”。

那天傍晚，天色渐暗的时候，威尔伯又起飞了，这次他面对着看台上的人群在天上划出了两个巨大的“8”字，然后，恰好着陆在他起飞的地方。在欧洲，之前还没有人看到过能飞出“8”字的飞机。

布莱里奥对他在星期六看到的表演印象非常深刻，于是他周一又看了一次。和他一同在场的还有法国飞行员莱昂·德拉格朗热，后者听说威尔伯在周六的表现后，暂停了自己在意大利的展示活动，专程赶回来。两个人和现场所有的观众一样都对威尔伯划出的“8”字惊奇不已。德拉格朗热喊道：“我们被打败了！我们简直不值一提！”

欣喜若狂的莱昂·波勒表示：“现在所有的人都已经看到了。”

公众对来自勒芒的新闻越来越感兴趣，也对制造新闻的人越来越好

奇。莱特的飞行器已经被证明是真实可行的了。可驾驶飞行器的这位美国人究竟怎样呢？他是个什么样的人呢？

现场的记者和其他人尽管没有给出答案，但还是竭尽全力地找到了一些线索。约瑟夫·布伦吉斯在为《每日邮报》撰写的一篇令人难忘的人物描写中，似乎有点儿不确定自己是否喜欢威尔伯。（从威尔伯写给凯瑟琳的信中可以看出，威尔伯也不太喜欢布伦吉斯。）最让布伦吉斯吃惊的是，威尔伯特别像一只鸟，而且是一只奇怪的鸟。布伦吉斯在写到他和威尔伯第一次见面时说：他的头很容易让人想起鸟的头，他的“脸又长又瘦，而他那突出的鼻子使他看起来更像一只鸟”。他还断定威尔伯·莱特是一个狂热分子。

弗朗兹·雷赫尔（Franz Reichel）是《费加罗报》的一位作家，他被威尔伯眼睛里金色的闪光所吸引，他和布伦吉斯得出了几乎相同的结论。雷赫尔写道：“金色的闪光点燃了热情的火焰，因为威尔伯·莱特就是一个狂热分子。”

> 他们兄弟俩征服了头顶的这片天空。正是这种雄心和深沉，或者可以说是虔诚的信仰让他们从容地远离一切干扰，将自己放逐于海边的沙丘中……威尔伯只是看起来冷漠，他被钢铁般的意志力所驱使，这种意志力让他充满活力地投入工作。

雷赫尔并不想贬低法国飞行员的价值，于是他写道，当威尔伯·莱特飞上天空时，法国的飞行员才刚刚开始“拍打翅膀”。

莱昂·德拉格朗热在成为飞行员之前，曾是一位雕塑家和画家，他忍不住好奇在威尔伯像面具一样的脸后面究竟是什么，而且，作为法国人，他发现自己很难理解或者喜欢上那些看起来缺乏人类基本情感和欲望的人。“即使这个人有时会露出微笑，我们也可以肯定地说，他从来不知道甜蜜的泪水是什么滋味。他有心吗？他爱过吗？他受过苦吗？他简直就是一个谜。”

即便如此，德拉格朗热在为《画刊》杂志写的文章中还是公开宣称：“威尔伯·莱特是我所见过的体现人格力量的最佳榜样。”

> 尽管这么多年来，他饱受讽刺和嘲弄，而且到处都有陷阱在等着他，但他并没有退缩。他相信自己，相信自己的能力，而且一直秘而不宣。他希望通过今天的试飞向世界证明他并没有说谎。

弗朗索瓦·佩里比其他人更多地接触过威尔伯，了解的情况也更多，在他看来，威尔伯“很腼腆”，是一个单纯的人，也是一个“天才”，既可以和波勒工厂的工人一起工作，也可以完全独立工作，在大多数情况下，天性沉默寡言的他会自己完成做饭和其他必需的事情。他总是以自己的方式行事，从不炫耀，也从不迎合观众。“即使现场成百上千的人都表现出不耐烦，他也不会因此就加快进度。”

此外，佩里还是唯一一个发现威尔伯文化素养极高的人，他谈到“在难得的轻松时刻”，威尔伯是怎样与文学、艺术、历史、音乐、科学、建筑和绘画等方面的权威人士进行交谈的。对佩里来说，这位牧师的儿子对于自己事业的热爱很像一个天赋异禀的人将自己的一生奉献给了一项宗教使命。

在勒芒漫长的一天快要结束的时候，佩里发现威尔伯凝视着远方，仿佛在做白日梦。佩里写道，这个情景让他想起“那些迷恋着难以企及的山顶修道院的小亚细亚僧侣……今晚，当太阳在杏色的天空中渐渐消失时，他在想些什么呢？”

8月13日，星期四，威尔伯又试飞了一次，这次他在场地上空盘旋了好几圈。这是他在勒芒时间最长的一次飞行，观众数量也是最多的一次，他每转一圈，大家就为他欢呼一次。他飞到了将近100英尺的高度，而这在某种程度上是为了减少太过响亮的欢呼声对自己的干扰。

他还在努力掌握操纵杆的使用方法，在一次转弯之后，他发现自己的飞行高度过低。他后来向奥维尔解释说，自己在调整高度的过程中犯

了一个“低级错误”。他本来应该把左侧的操纵杆向后拉，却向前推了，这导致飞机左翼触地。他承认这是“一次相当严重的事故”。好在他自己并没有受伤。

人们的钦佩之情丝毫没有减弱。那些对飞行技术了解最多的人对这次事故的印象尤为深刻。一位法国飞机设计师对《纽约先驱报》的记者说：“莱特先生在意外事故中的表现和在正常飞行的时候一样出色。”

威尔伯简直无法相信几乎所有人的态度都发生了转变，不管是新闻界、公众，还是法国的飞行员和飞机制造商现在都对他赞赏有加。他在给凯瑟琳的信中写道：“所有与飞行器发明者有关的问题都消失了。”当然，公众的这种“狂热”有时也会让人有些厌烦。“我每次洗澡的时候，都有一两百人在偷看我。幸运的是，每个人看起来都充满了善意。”

有一首名为“il Vole”（他在飞翔）的法语新歌成了当时的热门歌曲。哈特·伯格还送来了一只流浪狗，威尔伯非常喜欢它，给它起名叫“飞行者”。

《代顿先驱报》发表了一篇热情洋溢的致敬文章，表达了大多数代顿人的感受。文章说大家都为这对兄弟感到无比骄傲，不过并不是因为他们是红极一时的人物，而是因为“他们的勇气，因为他们的坚持不懈，因为他们对信念的忠诚，因为他们不知疲倦的勤勉，因为他们总是满怀希望，而最重要的是因为他们令人信服的成功所体现出的美国人优秀的品质”。

凯瑟琳在信中告诉威尔伯说，全家人都对从勒芒传来的消息感到兴奋，但除了激动和自豪以外，他们还在为洛林15岁的儿子米尔顿心神不安：他饱受伤寒症的折磨，此时正挣扎在死亡线上。凯瑟琳写道：“自从米尔顿病了以后，我们不知道祈祷了多少次，当然，我们为你的飞行表演感到‘高兴’……但我们现在无暇顾及这种喜悦……如果不是这么忙乱，我们一定会打电报向你表达祝贺！”

一周后，她在信中开心地说米尔顿脱离了危险，而代顿当地的报纸

还在对勒芒的新闻进行疯狂的报道。他们甚至还提出要办一场盛大的接风活动。

由于飞机需要维修，试飞活动暂时停止了，威尔伯因此有更多的时间了解周围的人，并且享受那种被人关注的感觉。他在写给父亲的信中说，当地一家罐头食品制造商为他提供了“你见过的各种最优质的沙丁鱼、凤尾鱼和芦笋等等”。

> 勒芒人非常友好，他们为试飞给这个小镇带来的名气而感到自豪。我已经收到了多到几乎数不清的花束和果篮等礼物。为了鼓励我，波勒工厂里的工人们还凑钱给我买了一份奖品。他们说我也是一名工人。

当法国军方为威尔伯提供了一个更大的试飞场地时，威尔伯欣然接受了，于是完全修复的“飞行者”被转移到往东7英里的奥维营。威尔伯告诉家人：“新的场地比之前的大很多，也更安全，我可以直线飞行4英里，而不用穿过任何比灌木丛更加糟糕的东西。”8月21日，他在奥维营继续开始试飞，乘坐专列来观看的人一天比一天多，他们的那种“兴奋简直让人无法理解”。

尽管奥维营如传言所说的那样“隐藏在森林深处”，与亨迪尔斯赛马场相比，到镇上也不太方便，但前来观看的人却比以往任何时候都要多。据《费加罗报》报道，“他们带着强烈的好奇心，成群结队地从几英里以外的地方赶来”，结果却发现威尔伯当天由于某种原因，并没有试飞。他们只是说：“没关系，我们会再来的。”就好像他飞的次数越少，人们的好奇心就越强一样。

> 公众有着不知疲倦和令人钦佩的耐心。他们等待了好几个小时，结果什么也没看见……除了那个著名的起飞塔架……当天色已晚，他们知道莱特不会试飞时……这些善良的人们就聚集在塔架

下，用他们的眼睛来丈量它，用双手触摸它，因为他们很清楚自己明天要做什么，那就是再来一次。

威尔伯非常挂念弟弟奥维尔，因为这个时候奥维尔已经去了华盛顿，开始为他在弗吉尼亚州迈尔堡的飞行做准备了。之前在仲夏的时候，当威尔伯准备继续进行在法国的试飞时，他收到了父亲的一封信，父亲在信中敦促他"避免所有不必要的人身危险"。现在，威尔伯作为兄长，但同时也作为已经在大量的观众和越来越迫切和挑剔的媒体面前经历过很多的前辈，向奥维尔发出了几乎相同的警告。

我明确告诉他们，我目前只打算在最有利的条件下进行试飞……我强烈建议你一定要平静下来，直到你对自己有把握为止。即使政府的所有官员都在外面，也不要出去，因为你出不出去和他们在场与否无关。在你准备好之前，不要强迫自己做任何事情。在正午试飞的时候要非常小心，不要着急，因为这个时候常有阵风出现……不要没日没夜地和别人谈话，否则在为正事做好准备之前，你就已经筋疲力尽了。

礼貌是有限度的。如果有必要的话，在白天安排一些时间接待访客，而在除此之外的其他时间，坚决拒绝所有访客，哪怕1分钟也不行。晚上8点以后不要接待任何人。

接着，在对方向舵进行了一些技术性的讨论后，威尔伯再次写道："我只能说，一定要慎之又慎。"

8月25日晚，威尔伯的庆功宴在勒芒海豚酒店举行。这一次，他很高兴地参加了庆祝活动。

---

1. 1码=0.914 4米。——编者注

第三部分



第九章

坠毁

（他）从容不迫地在空中飞行，就像走在一条坚固的碎石路上。我所见过的任何东西都无法与眼前的景象相比。

——格曾·博格勒姆（Gutzon Borglum）

1

凯瑟琳的小侄子米尔顿的健康状况已经大为改善，她也很快要回到高中继续教课了，整个人的状态也好了很多。奥维尔正在华盛顿为迈尔堡的试飞做准备，他暂住在一流的宇宙俱乐部酒店，经常碰到“好多知名人士”。几乎每天的报纸上都有关于威尔伯在法国的新闻。

尽管兄弟俩一有时间就会给家里人写信，但凯瑟琳希望看到的不仅仅是对飞行术的讨论。她在一封信中提醒威尔伯：“你在写信的时候给我讲几件事吧！我会关心那些树在试飞场上的位置吗？拜托！我想听到有关年轻貌美的女士、鲜花和香槟的一切！”

而威尔伯只是告诉她，伯格太太“像你一样，是一个非常聪明而有魅力的女人”。

奥维尔说，他几乎无法完成任何工作，因为大部分时间都花在“回答人们针对飞行器提出的上万个愚蠢的问题”上。《华盛顿邮报》的一

位记者意外地注意到“莱特先生站在那里，和提问者不停地交谈，交谈，再交谈”。尽管如此，奥维尔还是向凯瑟琳坦言：“我见到了一些非常漂亮的年轻女士！”问题在于如果再次见到她们，他很难想起对方的名字。

凯瑟琳高兴地告诉威尔伯：“我不记得爸爸的身体什么时候像现在这样健康过，如果你和奥维尔不去做一些疯狂的事情来让我生气的话，我觉得我可以打点好一切。”

迈尔堡位于波多马克河弗吉尼亚一侧的一大片高地上，就在阿灵顿国家公墓的西侧。这里有排列整齐、美观大方的红砖建筑，看上去就像一个美丽的大学校园，而且在这里能看到5英里以外的华盛顿全景。迈尔堡的中心是个练兵场，大约长1 000英尺、宽700英尺，奥维尔就是要在这里进行试飞。

这里比威尔伯在亨迪尔斯赛马场试飞的场地还要小，但是有一个很宽敞的棚屋，可以用作机库，现场还安排了十几名军人，可以随时提供帮助。奥维尔乘坐有轨电车往返于华盛顿和迈尔堡之间。

查理·泰勒和查理·弗纳斯也从代顿赶来，奥维尔在他们的帮助下花几天时间修好了出故障的发动机，之后如期完成了一切准备工作。这将是莱特的飞机在美国第一次全面公开的表演，而直到现在为止，奥维尔将要驾驶的这架飞机还从来没有飞上过天空。

直到9月3日下午晚些时候，飞机才被运到迈尔堡的试飞场地。显然奥维尔看起来非常紧张。《纽约时报》的一位记者写道：“自从莱特先生来到华盛顿以来，这是他第一次流露出明显的紧张情绪。他脸上的皱纹似乎比以往任何时候都要深，所有人都看出他的举止有些失常，他显得局促不安。他似乎在极力地控制自己。”

奥维尔几乎没办法待着不动。上一分钟他还在锯木架上检查上翼，下一分钟他又趴在地上帮忙调整启动装置。有人听到另一位记者说：“这个人的神经简直快要崩溃了。”

现场的人并不多。华盛顿的人还不知道迈尔堡正在发生的事情。终于，在下午6点钟左右，奥维尔爬上座椅，发动机已经启动了，巨大的螺旋桨“正以可怕的速度在空气中划过”，他大声喊道：“开始吧！”

随着弹射器上的重物落下，飞机沿着轨道被弹出，然而在行进了50多英尺后，它只是勉强掠过草坪，然后才飞上了天空。所有人都在高声喊叫。

在飞到练兵场地势较低的一端时，奥维尔使飞机倾斜，并掉头开始往回飞，两翼上的白色帆布在阿灵顿公墓边缘深色树木的映衬下显得格外刺眼。

当飞机在约35英尺的空中盘旋一周后再次向场地远端飞去时，人群中突然掀起了一股“热情的狂潮”。突然，飞机转向木制的机库，急速下降，然后撞到了地上。

人们冲上前去，发现奥维尔正在平静地拂去衣服上的灰尘，说道：“看来我还需要大量的练习。”

据他估计，他以每小时40英里的速度飞行了将近1英里的距离。根据兄弟俩和军方的协议，如果“飞行者”的速度在试飞中达到40英里每小时，那么他们就将获得25 000美元。

第二天，也就是9月4日，星期五，奥维尔驾驶“飞行者”在空中飞行了超过4分钟，他围绕练兵场盘旋了5圈半，飞行距离达到3英里，而且他在整个过程中都保持着对飞机的完美控制，没有任何失误。负责试飞的委员会主席乔治·斯奎尔（George Squier）少校认为这次飞行“很精彩”。他对奥维尔说：“‘飞行者’似乎对你的每一次触碰都做出了完美的反应，而着陆的过程更是一个奇迹。”其他官员则称这是他们看过的最精彩的一次表演。

在接下来的几天里，奥维尔进行了一次又一次轰动性的精彩表演，打破了一个又一个世界纪录。两位“自行车技师”和他们的飞行器史无前例地同时在大西洋两岸引起轰动。他们已经成了一个横跨大陆的拥有两

个表演场地的马戏团。只是现在，轮到兄弟俩年龄更小、知名度较低的奥维尔来抢风头了。

9月9日，星期三一大早，现场的观众还相对比较少，奥维尔在迈尔堡的练兵场上空盘旋了57圈，在空中飞行了将近1小时。当他有可能在当天下午再次飞行的消息传到华盛顿时，政府部门都关闭了，包括内阁成员、部门负责人、使馆工作人员和国会议员在内的上千位政府官员纷纷乘汽车和有轨电车穿过波多马克河涌向迈尔堡，他们都想要目睹试飞的盛况。

现场有一位《代顿日报》的记者，他在报道中说："下午5点15分的时候，随着太阳慢慢消失在弗吉尼亚州的地平线上，人类用来改变自然法则的最新发明完美升空，并在练兵场上平稳地飞行。"

> 飞机越飞越高，飞行员稍微调整了一下方向，向着场地远端飞去，同时不断加速……在每一圈，飞机都是小半径转弯，并在直线飞行的时候加速，看起来有点像一辆汽车在空中的假想赛道上疾驰。

奥维尔绕着场地飞行了55圈，在空中总共飞行了1小时3分钟，而这又创造了一项世界纪录。代顿当地的《先驱报》称其为"航空业有记录以来最了不起的壮举"。

第二天，9月10日，奥维尔迎着强风飞行，在空中飞行的时间比前一天又多了几分钟。

查理·泰勒担心奥维尔会数不清自己环绕场地飞行的圈数，于是他带着一罐白漆和一把刷子，爬上了停放"飞行者"的机库屋顶，开始在屋顶的焦油纸上标记圈数，而且写的数字很大，奥维尔一眼就能看到。当出现数字50和55时，人群已经显得"极其"兴奋了。查理开始用双臂向奥维尔发出信号。直到黄昏后，飞行了57圈半的奥维尔才开始准备着陆。

在着陆过程中，飞机急速下降，径直朝着人群的方向飞去，但后来，起落撬触地，扬起了一团尘土，飞机最终停在离人群不超过20英尺的地方。

著名的雕塑家格曾·博格勒姆当天就在现场，正是他后来在拉什莫尔山上雕刻出了4位美国总统的巨型石像。当他第一次看到停在地面上的奥维尔的飞机时，并没有产生特别深刻的印象。在他看来，这有点儿像孩子做出来的东西，和他想象中的飞行器完全不同。但当奥维尔起飞之后，他这样描述道："他可以随心所欲地飞翔，自由自在地移动。"

> （他）从容不迫地在空中飞行，就像走在一条坚固的碎石路上。我所见过的任何东西都无法与眼前的景象相比……由于机翼不会运动，所以不会让人联想到鸟类，但飞机是有生命和力量的。

博格勒姆写道，飞机又是如此简单，以至于不禁让人好奇为什么在此之前相当长的时间里，全世界都没有人研制成功。

当奥维尔走下飞机时，汽车喇叭声和人们的欢呼声不绝于耳。同时，他还收到了威尔伯写的信。奥维尔笑着说，这是他两周内从哥哥那里收到的第一封信，看起来这封信和他刚刚完成的那次成功的试飞一样让他高兴。

这次他在空中飞行了将近1小时6分钟，创造了新的世界纪录。

面对迅速围拢在他身边的人群，他看起来是"现场最冷静的人，完全没有表现出紧张"。他也没有显露出任何疲劳的迹象。甚至，当奥维尔看到站在旁边的弗兰克·拉姆（Frank Lahm）中尉（他是对试飞进行审核的委员会成员之一）时，还问对方是否愿意趁着天还亮着，和他去飞一次。于是这两个人又飞了一小会儿，此时9月的满月正在慢慢地爬上天空。

第二天，奥维尔又创下了1小时10分钟的飞行记录，这一次，他飞

出的两个“8”字形让观众激动不已。他尝试了一个又一个高难度动作，好像在进行特技飞行，有时转的角度非常大，以至于飞机看起来已经接近于直立了。《纽约先驱报》的一位记者写道：

> 他下降到离地面很近的高度，从两人高的地方掠过。然后平稳柔和地上升到距离地面150英尺的空中……他差点儿就要擦到阿灵顿国家公墓里的树了。在他环绕场地飞行58圈的过程中，他尝试了操纵杆所有的操作方法，而且从未出现发动机不启动的现象，也没有任何遇险的征兆。

到了12日，星期六，有5 000人环绕在阅兵场周围。这些美国人终于有机会目睹他们国家最伟大的发明之一在空中飞行的盛况了。在赶来祝贺奥维尔的人当中，就有奥克塔夫·沙尼特，他有些上气不接下气地喊道：“真是了不起，我的孩子！”然后问奥维尔，创造历史（making history）的感觉怎么样。奥维尔回答说：“相当好，但我更感兴趣的是加快速度（making speed）。”这句话成了代顿很多报纸的头条新闻。

有人注意到作战部部长也来到现场观看试飞，迈尔堡的军官们非常关心未来战争中所使用的武器，这一点从他们的谈话中就能看出来。因成功而欢欣鼓舞的奥维尔写信给威尔伯说：“这里的每个人都非常热情，他们都认为这架飞行器在战争中将发挥非常重要的作用。”

受大众喜爱的英国小说家H.G.威尔斯（H.G.Wells）在新书中，就描绘了一次空中轰炸之后，纽约市陷入一片火海的恐怖场景。他写道：“没有地方是安全的，也没有地方是平静的。战争从天而降，炸弹在夜幕中落下。默不作声的人们早上出门，看到机群从头顶飞过，那如水滴般掉落的炸弹就是死神，是死神！”

直到现在，兄弟俩都没有花多少时间来仔细考虑这种情况出现的可能性，至少从他们极少写或者谈到这个话题的事实就可以看出这一点。

在莱特兄弟的家乡代顿，人们仍处于前所未有的兴奋状态，尤其在

霍桑街7号更是这样，对此，凯瑟琳在周日写给威尔伯的一封长信中写道：

奥维在星期三上午完成长距离飞行后发了电报……家里的电话响了一整晚。每个人都想说几句祝贺的话。当我好不容易爬上床，快要睡着的时候，又被门铃声给惊醒了……我跳下床，下楼梯下到一半时，才意识到自己在做什么。我看到一个男人站在我们家的前门外，于是我透过锁孔问他："什么事？"对方说："我来自《代顿日报》，我想和莱特先生谈谈。我有一份电报，我想他会感兴趣的。"这让我感到有点儿害怕，因为他表现得好像并不愿意告诉我一样。我问他："是什么电报？"他说，《代顿日报》收到一封电报说，奥维尔·莱特完成了破纪录的飞行。当他说到这儿的时候，我就意识到他就是之前那个来过我们家的笨蛋，他写文章赞扬爸爸，也没有归还妮塔借给他的照片。所以我说："你不能见我父亲，他年纪太大了，在这个时候叫醒他不合适。我们今天中午之前就知道你说的消息了。"搞笑的是，他的确有一些别的消息，也就是有关第二次长距离飞行的，我当然不会等到他说完。我在回卧室的途中，听见他还凑在门缝旁说话，一直说到我走上楼梯。第二天早上，我发现他借走的那张照片被插在前门的门帘上……他这样做或许是由于我并没有因为在那么晚的时候被人叫醒而发火！我直到凌晨一点之后才又睡着。

市长也到家里来看望他们。市长计划成立一个委员会，来为兄弟俩筹划一场隆重的接风仪式。大家都很赞同这个想法。凯瑟琳继续写道：

奥维的运气很不错。我担心你的健康状况和你的发动机一样，会阻碍你竭尽全力。你已经做得足够好了，但我们知道，如果你像奥维一样抓住好机会的话，那么在很久之前你就能飞行一个小时了。我很高兴奥维做到了你没能做到的事情，那就是让那些一直在吹毛求疵的人住嘴。我们每天都希望能看到你创造纪录。我们知道

你不这样做一定是有原因的，这让我们很担心你的健康状况。那些烧伤比我们一直以来认为的要严重得多。我毫不怀疑是伤病让你的身体变得虚弱。在所有的照片中，你看起来都非常瘦。

她已经打定主意，那就是主教应该去华盛顿看看奥维尔的试飞。她也会去，但是家里的钱不够两个人一起去。

“你觉得我们能凑够钱吗？爸爸有大约100美元。”

主教喜欢宣扬追逐名利是徒劳无益的观点。他在写给威尔伯的信中说：“享受声望，不如接受其衰退的事实，因为我已经意识到热捧吹嘘背后的空虚。”他还引用自己最喜欢的爱尔兰诗人托马斯·摩尔（Thomas Moore）的诗句：

而荣耀羽翼上的光芒，

就像黄昏时分渐渐褪去的天色一样不真实。

尽管如此，主教还是像成千上万的华盛顿人一样，迫切希望看到奥维尔的试飞。凯瑟琳在信中说：“他确实很想去。”

9月13日，又是一个星期天，在大西洋的另一边，威尔伯写信给奥维尔，告诉他“奥维尔”这个名字已经轰动了整个欧洲。“好几天的报纸都在报道你精彩的飞行表演，然而一周之前，我才是那个飞行天才，但现在他们却毫不犹豫地告诉我，我只是个‘新手’而已，你才是唯一一个真正的绝世高手。这就是名气。”

到目前为止，威尔伯在奥维营最长的飞行时间只有21分钟，而就在一周之前，莱昂·德拉格朗热刚刚完成了欧洲有史以来时间最长的一次飞行，他在空中停留了将近半个小时。

威尔伯解释说，这是因为他遇到了发动机故障的问题，而且天气情况“有些恶劣”。他告诉凯瑟琳，他收到的别人对奥维尔成功表示的祝贺

和他自己一个月前收到的祝贺一样多。

但是在同一天写给父亲的信中，威尔伯吐露了自己真正的问题，那就是无法适应别人对他持续不断的过分关注，而这种关注现在已经超出了他能承受的范围。所有的人似乎都是真正的朋友，也都把他看作法国名义上的公民。几乎每天晚上，都有两三千人来看他会不会试飞，如果他不飞，大家就会带着失望回家。有一位70岁的老人虽然住在30英里以外的地方，但在一周的时间里，他几乎每天都骑着自行车往返一趟。

> 从白天到黑夜，无穷无尽的观众所表现出的兴奋、焦虑，尤其是疲惫已经把我逼到了神经衰弱的地步，以至于我觉得自己不太适合去驾驶飞行器……我无法忍受人们不断注视着我，这让我很紧张。

威尔伯还告诉凯瑟琳，写信时他都坐在机库里，锁上门，不让别人进去。

在华盛顿，临近午夜时分，奥维尔独自在他宇宙俱乐部酒店的房间里给威尔伯写信，他说感觉自己的生活从来没有这么忙碌过，他还有堆起来足有一英尺高的未回复信件。在给凯瑟琳的信中，他写道，天气状况并没有好转，可能还需要几天时间才能“平静下来”。他还说，无论如何，“我认为我都不会再进行更多的试飞了”。

到目前为止，尽管奥维尔在迈尔堡的时间不长，但他已经创下了7项世界纪录。

华盛顿有传言称罗斯福总统很快会宣布他打算与奥维尔一起搭乘飞机飞行，9月15日的《纽约时报》上也有一篇文章提到了这件事，公众因此而更加兴奋了。对于许多人来说，这似乎完全符合总统“一直以来喜欢特立独行”的风格。两年前，他就乘坐潜水艇潜入了长岛海峡（Long Island Sound）的水下，震惊了整个国家。

奥维尔在被记者问到这件事的时候说：“当然，如果总统要求我带他飞一次的话，我不能拒绝。”然而，他对总统的想法并未表现出热情。他说：“很抱歉，我不认为美国总统应该冒这样的风险。”

2

9月17日，星期四，天气晴朗宜人，风况也很理想。在奥维尔准备好起飞之前，现场的观众就已经超过2 600人了。人们比以往任何时候都更期待今天的试飞。

一位年轻的陆军军官自告奋勇地作为乘客与奥维尔一起飞行，之前奥维尔已经带另外两位军官试飞过了，当时他答应得很痛快。不过这一次，奥维尔并不喜欢或者信任这个年轻人。

26岁的托马斯·塞尔弗里奇（Thomas Selfridge）中尉来自旧金山，是西点军校的毕业生，在他的家族中有两位与他同名的杰出的军事人物，他的祖父和叔祖父都是海军少将。叔祖父托马斯·塞尔弗里奇曾在1870年被任命为海军军官，负责勘测中美洲的地峡，以确定要开挖的连通大西洋和太平洋的运河的具体位置。

塞尔弗里奇中尉在很短的时间就成了陆军中知识最渊博、热情也最高涨的航空专家之一。他高大英俊、风度翩翩，是陆军通信兵航空委员会的成员。此外，他还是被称为“AEA”的航空试验协会的成员，该协会由亚历山大·格雷厄姆·贝尔建立并领导，目的是在飞行器的设计上取得进展，这正是让奥维尔感到麻烦的地方。奥维尔在一封信中告诉威尔伯，这个年轻人接受过良好的教育，头脑也很清晰，但几乎可以肯定他就是贝尔和AEA的其他人派来的间谍。“我一点儿都不相信他。”

奥维尔告诉父亲说：“塞尔弗里奇在背后无所不用其极地给我们使绊子，但他却装出一副特别友好的样子。”一想到在飞行中，有一个这样的人要坐在自己旁边，奥维尔就觉得很难接受。

而且，塞尔弗里奇的体重达到了175磅，比之前与奥维尔共乘的任何一个人都要重。尽管如此，作为评审委员会的成员，塞尔弗里奇显然是有资格参加试飞的，所以奥维尔只得同意。

塞尔弗里奇看起来非常高兴，他脱下外套和宽边毡帽，把它们交给了一个朋友，然后爬上奥维尔旁边的座椅。奥维尔穿着他常穿的深色西装和衣领上过浆的衬衫，搭配黑色领带和一顶苏格兰格子帽。

查理·泰勒和查理·弗纳斯转动螺旋桨，启动引擎，下午5点14分，飞机沿轨道飞了出去，在观众看来，它爬升的速度比平时要慢。在行进了30~50英尺的时候，飞机才勉强掠过草地，然后开始缓慢地爬升。

飞到场地较低的一端时，飞机飞行的高度大约为75英尺，然后奥维尔顺利地进行了第一次转弯，往回飞的时候高度大约为100英尺。

《华盛顿邮报》报道称：“有人注意到塞尔弗里奇中尉显然在试图与莱特先生对话，能看到他的嘴唇在动，面对着飞行员，而飞行员的眼睛直直地盯着前方，全身紧绷。”

飞机以每小时40英里的速度环绕场地飞行了三圈。在第四圈时，飞机朝着阿灵顿公墓飞去，奥维尔稍微减了点速，一切看起来都很顺利。

然后，正当飞机要飞越“那座机库”的时候，有人突然发现有一块很大的碎片从飞机上脱落，飞到空中。

一位陆军军官喊道：“那是螺旋桨的碎片。”

奥维尔后来说，他听到身后有意想不到的声音，是从飞行器后部传来的一种“轻轻敲打”的声音。他迅速回头看了一眼，没有发现任何异常，不过他还是减慢了发动机的转速，开始准备着陆。

接着，在125英尺的高度上，飞机发出了两声巨响，然后开始“剧烈地摇晃”。奥维尔关闭了发动机，希望通过滑翔完成着陆。他拼命拉着转向装置和控制横向平衡的操纵杆，但都毫无效果。“瞬间，这架飞行器就在前方发生了翻转，然后径直冲向地面。”

一直保持沉默的塞尔弗里奇中尉直到现在才低声说："噢！噢！"

下面的人惊恐地看着飞机以各种方式旋转，然后直直地跌下来，用奥维尔的话说，"就像一只在全速飞行中被射杀的小鸟"。

飞机重重地摔到地上，扬起一团打着旋儿的尘土。6名军人和记者，以及查理·泰勒一起跑过去帮忙，领头的是3位骑着马的士兵。

奥维尔和中尉被压在血迹斑斑的残骸下，两个人都是脸朝下。奥维尔还有意识，但在痛苦地呻吟着。塞尔弗里奇已经昏迷不醒，他的前额上有一个巨大的伤口，满脸都是血。

残骸周围的情况顿时变得混乱不堪。军官们高声下达着命令，汽车喇叭声不断。从人群中冲出来的数百人被骑兵拦住，有人听到其中有个骑兵在喊："如果他们不后退，就撞倒他们。"

人群中有几位军医和一位来自纽约的医生，他们在担架到达之前，尽全力对两名伤者进行了救治，之后伤者被抬到场地远端的后方医院。

一位记者写道，他看到查理·泰勒弯下身子，解开奥维尔的领带和衬衫领子，接着他后退了几步，靠在飞机残骸的一个角落里，像个孩子一样啜泣着。

随着夜幕降临，很多人聚集在医院外面，其中就包括查尔斯·富林特和奥克塔夫·沙尼特。

天黑之后又过了很久，才有消息从医院里传来。奥维尔伤情严重，腿部和髋部骨折，4根肋骨断裂，但应该能活下来。然而，塞尔弗里奇中尉由于头骨骨折，始终没能恢复意识，已于晚上8点10分死亡，他是动力飞行历史上第一个死亡的人。乔治·斯奎尔少校在代表陆军通信兵讲话时，称赞塞尔弗里奇中尉是一位出色的军官，他的职业生涯甚至比斯奎尔少校自己的更加辉煌。

但在前几天目睹过试飞的所有人，都坚信人类已经解决了在空中飞行的问题。斯奎尔说："如果莱特先生再也不能驾驶飞机，那么他上周

在迈尔堡取得的成就将确立他在历史上的长久地位，因为他向世人证明了，机械飞行是有把握成功的。”

没有人提及那天奥维尔的乘客原本很有可能是西奥多·罗斯福。

迈尔堡的电报到达霍桑街7号的时候，凯瑟琳刚刚从学校回来后。莱特主教此时正在印第安纳州参加教会会议。

凯瑟琳很清楚自己要做什么。她马上行动起来，先打电话给校长，告诉校长发生了什么事，并提出要无限期休假。然后，她尽快收拾好她认为自己会需要的衣服，在当晚10点坐上了开往华盛顿的最后一班火车。

莱特主教也收到了奥维尔受伤的消息，但从他在日记中写的只言片语中，很难看出他有多么震惊或者担忧。尽管如此，他还是推掉了会议，马不停蹄地赶回代顿。一到代顿，他就写信给奥维尔，信中满含发自内心的关爱。

> 你所承受的痛苦也在折磨着我，我也理解你对于不能马上在航空事业上取得最终成功的那种失望，但让我们所有人都感激的是，你还活着，我相信你的恢复过程尽管单调乏味，但一定会很快，我也相信在未来你一定会像从前一样成功。

然后，他又以神父布道的方式说：“我们能从苦难中学到很多东西，心灵也会在逆境中变得更强大。”

9月18日早晨8点，哈特·伯格来到威尔伯在奥维营的机库，告诉了他奥维尔试飞失败的消息。一开始，威尔伯似乎不相信自己听到的一切。当时已经有1 000人聚集在试飞场了。由于天气非常适合飞行，所以来勒芒的人比以往更多，大家都迫切地想要看到他飞行的盛况。但出于对塞尔弗里奇中尉的尊重，威尔伯把所有的试飞都推到了下个星期，然后，他把自己关在机库里，除了伯格和一两个来安慰他的人以外，他

拒绝见任何人。

威尔伯说："现在你应该能理解为什么我总觉得自己应该和奥维尔一起留在美国，在检查飞行器的时候，两个人总比一个人要强。"

威尔伯独自坐在机库里，双手抱着头。这时另一位朋友走了进来，这个人最有可能是莱昂·波勒，眼中充满泪水的威尔伯抬起头，说如果有什么能让他不再继续研究飞行问题的话，那应该就是一场像这样的事故。然后，他一下跳了起来，说道："不，我们已经解决了这个问题。我们的飞行并不是试验，而是示范。"

在场的其他人都看出他在极力控制自己的情绪。威尔伯希望了解事故更全面的细节，但没有人知道。

自从来到奥维营，威尔伯就买了一辆自行车，于是他马上骑车赶到8英里外的勒芒，希望能在那里听到更多来自迈尔堡的消息。在一段时间里，有人看到他在海豚酒店的入口附近焦急地踱步。《巴黎先驱报》的一位记者上前询问时，威尔伯告诉对方自己对"这件事情"感到非常难过。"在我看来，我或多或少要为可怜的塞尔弗里奇的死负责，但我还无法解释这次事故的原因。"

> 当然，在与飞机，或者任何机械装置打交道的时候，总会有某个部件发生损坏的可能，但我们误以为自己已经消除了所有的危险因素……
>
> 最让我担心的是我父亲，他已经快80岁了，而且一定会把这件事放在心上。他总是对我们的试飞感到紧张，但到目前为止，他还从未经历过这样的事情。

到了傍晚，威尔伯又骑车返回了奥维营。

第二天，他在写给凯瑟琳的信中说他忍不住一遍又一遍地说，要是他和奥维尔在一起，这场事故就不会发生。"我并不是说奥维尔没有能

力完成这件事，而是我意识到，他会被成千上万的人包围，尽管这些人带着全世界最诚挚的善意，但是他们会消耗他的时间，耗尽他的体力，让他得不到适当的休息。”

> 如果我在那里的话，在他工作的时候就能帮他挡住那些访客，或者在我工作的时候可以让他去挡住访客……人们认为我很傻，因为哪怕是与飞行器有关的最不重要的工作，我也不喜欢让别人去做。他们说我爬到飞行器下面这件事，别人也可以做得足够好。其实我这样做还有一个原因是为了看看周围是否有什么东西出了故障。

他在最后写道，他知道父亲一定非常担心奥维尔的伤情，但事情最终会好转的，他对此非常确信。

同一天，莱特主教在家里二楼的书桌旁给威尔伯写了一封信，表达了相同的态度。

> 奥维尔受伤的事实很让人难过，他无法马上成功的事实也很令人不快。让人惋惜的是塞尔弗里奇失去了生命，这是最让我伤心的。但是，你们的发明一定会成功的，你们一定会拥有更光明的未来。

9月21日，星期一，在奥维营的1万名观众面前，威尔伯又开始了试飞，借用他喜欢说的一句话就是“迎难而上”。这次他飞行了1小时31分钟25秒，飞行距离达到40英里，创造了另一个轰动世界的纪录。

美国驻法国大使亨利·怀特当时就身处庞大的人群中，据报道，他是现场最兴奋的人，“完全忘记了他一贯的外交尊严”，飞奔穿过场地，成为第一个与威尔伯握手的人。

3

9月18日清晨，凯瑟琳到达华盛顿，发现查尔斯·富林特和两位陆军军官已经在车站等候，他们马上用一辆陆军通信车把她送到河对岸的迈尔堡。在医院里，她遇到一位年轻的军医，对方把她领到了奥维尔的病房。

她在写给洛林的信中说："我发现奥维尔看起来很不好。"他的脸上多处被划伤，左眼上方的伤口最深。他全身都非常疼，无法忍受任何人碰他。她写信给威尔伯说，他的腿并没有像她预料的那样裹在石膏里，而是裹在一个被绳子吊在天花板上"有点像摇篮的东西里"。

"当我走进病房时，他的下巴颤抖着，眼泪涌上了他的双眼，但他很快就振作起来了。当然，这次打击让他变得非常虚弱。"随着时间的推移，奥维尔变得极其紧张和烦躁。"我想他应该是因为腿不舒服，才会这样。我帮他洗了露出来的那半边脸，还有他的胸部和肩膀。这让他平静了一些。"

她喜欢那里值班的医生和男护士。她还很高兴地在信中说，病房里到处都是鲜花，靠墙的桌上放着一大篮子水果和一摞电报，其中有一封电报写道："斯蒂尔高中的1 000名师生共同向您致以慰问和鼓励。"

她说："我会对这些留言和电报表示感谢的，病房里有一张桌子，我可以坐在那里写字。然后我可以读给他听。"她现在还不知道自己要在这里待多长时间。她强调说，尽管奥维尔的伤并不是非常严重，但她确信他还需要几周的时间才能出院。

一开始，她和一对姓希勒的夫妇住在一起，他们是代顿一个朋友的亲戚。从他们在华盛顿的家坐有轨电车到医院要转3次车，而且要花整整一个小时。尽管如此，她每天都必定会出现在奥维尔的床边。有几个晚上，她太累了，实在没力气回到城里，就睡在了医院。

凯瑟琳给父亲写信说，奥维尔的恢复过程并不顺利。"哥哥昨晚的

情况很糟糕，今天早上也是这样。”她解释说，虽然奥维尔的腿断了两处，不过左腿股骨的断面“很平整，而且骨折的部位也比较容易恢复”，医生们尽最大努力不让他的腿变短，显然他们已经成功了。由于肋骨骨折，所以必须用绷带把奥维尔紧紧缠住，这让他有些呼吸困难。

“今晚我要整夜陪着他。我今天来了之后，他就平静了下来，变得温和多了，所以我下定决心要整夜守着他。现在是晚上11点多，他已经睡了将近一个小时。昨晚的可待因没有起到镇痛作用，今晚还挺有效的。”

她的信是在9月21日写的，就在同一天，威尔伯在奥维营进行了破纪录的飞行。她知道父亲会有怎样的感受，于是写道：

> 威尔一定是有足够的把握才会去冒险。1小时31分25秒！所有的新闻记者都开始给医院打电话告诉我这个消息。奥维尔知道之后一直在微笑。这对他的恢复有很大的好处。

她最后写道：“现在已经是午夜了，我非常疲惫，奥维尔还在睡着。夜班护士下楼给我拿了一个三明治和一些茶叶。”

与此同时，美国陆军航空委员会为了确定坠机的原因，已经开始正式调查。凯瑟琳在信中说：“奥维尔认为当时螺旋桨被连接尾翼与机身主体的一根钢索给绊住了，而这对机翼施加了一个拉力，造成飞机翻转。”

最终的调查结果证明奥维尔是对的。右侧螺旋桨的一个叶片出现裂缝，这导致螺旋桨开始振动，而振动又扯松了一根斜拉的钢索，钢索缠在桨叶上，此时断裂的桨叶已经被抛到空中。由于那根钢索是用来支撑后舵的，所以才会导致飞机突然转向，然后失控。

到目前为止，兄弟俩其实都经历过与死神擦肩而过的瞬间。威尔伯坠机两次，受轻伤，而奥维尔有四次，两次在基蒂霍克，两次在赫夫曼

草原。但正如威尔伯在给父亲的信中所写的那样，“在9年的试飞中，这是唯一一次有部件在飞行中发生损坏”。而且他们俩都从未遇到过飞机从约75英尺的高度“倒栽葱式”地直冲地面的情况。

陪伴在奥维尔身边的凯瑟琳知道哥哥的身体处于怎样的状态，所以她更能体会到奥维尔能活下来简直就是一个奇迹。

查理·泰勒和查理·弗纳斯（他们在迈尔堡已经小有名气，被称为“查理兄弟”）来到医院，把脱落的螺旋桨碎片带给奥维尔看了看。他们向奥维尔保证，飞行器的残骸被妥善存放在机库里，窗户和门都被钉上了，还安排了一名卫兵。他们正在打包飞机的发动机和未受损的传动部件，准备把它们运回家。完成这项工作之后，他们也就回家了。

9月23日，亚历山大·格雷厄姆·贝尔和航空试验协会的两位成员来到医院看望奥维尔，但被告知奥维尔还不便接待访客。随后，他们3个人穿过练兵场，来到阿灵顿公墓，准备去看看等待安葬的塞尔弗里奇中尉的棺木。途中他们在机库旁停了下来。还没有把“飞行者”的残骸运回代顿的查理·泰勒刚好去吃午餐了。只有那名卫兵在场，他同意这些参观者进入机库，屋里那些装着“飞行者”的板条箱都敞开着，残骸一览无余。贝尔从口袋里拿出卷尺，至少测量了一个机翼的宽度。

一个星期之后，这个消息才传到凯瑟琳和奥维尔那里，当时他们非常生气。凯瑟琳询问奥克塔夫·沙尼特对此事的看法，后者在与目击了整个事件的士兵交谈后，觉得并不需要过分担心。

查理·泰勒回到代顿后，把这件事告诉了莱特主教，主教在写给凯瑟琳的一封信中指出贝尔的行为“非常无耻”，但“无论如何这都是一件很小的事情”。没有人再提过这件事，也没人弄清楚贝尔的意图究竟是什么。

医院里的每个人都对凯瑟琳非常友好，也经常帮助她，虽然她知道军队医院并不完全合乎标准，但再也没有任何一家医院会允许她住在那里，而且还没有任何限制。医生和日班护士都“很出色”。但在她知道夜

班值班护士每半小时才来看一次奥维尔，而且他被安排在楼下的病房时，她觉得自己有必要留在奥维尔身边。她日夜守在那里，这也是奥维尔所希望的。他经常在夜里神志不清，所以不能被单独留在那里。

凯瑟琳的压力已经严重影响了她的生活。她在向威尔伯解释为什么自己很少写信时说："哥哥一直在饱受煎熬……每当天亮的时候，我都累得要命，连笔也拿不起来了。"

她不仅要阻拦记者，还要接待那些被拒绝进入奥维尔病房的访客。她继续回复着信件和电报，还代表奥维尔参加了9月25日的葬礼，在那一天，塞尔弗里奇中尉以最隆重的军礼被安葬在阿灵顿公墓。

凯瑟琳本人所承担的角色引起了人们的关注和赞赏。一些媒体推测她应该是一名护士，而且也把她写成护士。奥克塔夫·沙尼特在给威尔伯的信中写道："你妹妹一直在奉献。"奥维尔告诉凯瑟琳，到现在为止最重要的一点是，要不是有她在，他永远都无法熬过这场磨难。

其他人也在试图以其他的方式来表达对凯瑟琳的同情和尊敬。一天傍晚，亚历山大·格雷厄姆·贝尔邀请她和奥克塔夫·沙尼特一起开车去兜风，之后他们在位于华盛顿33街的贝尔家吃了晚饭。凯瑟琳告诉父亲，这是她第一次去别的地方。

她越来越想家，也担心自己没有收入。10月2日，她告诉威尔伯说："我已经损失了82.5美元了"，她知道还要过很长一段时间自己才有可能回到代顿。尽管奥维尔看起来正在好转，但离可以出院的标准还差得很远。10月3日晚，他的体温无缘无故地飙升到101华氏度（相当于38.3摄氏度）。

躺在病床上的奥维尔尽管只有37岁，但目前看起来要老得多。他重新飞行的可能性变得很渺茫了。

来自家乡和勒芒的信件发挥了很大的作用。威尔伯在一封信里写的附言极大地鼓舞了凯瑟琳和奥维尔，他写道："我带着波勒（体重240磅）在场地上飞了好几圈，这比我之前做过的任何事都更让人惊讶。"

凯瑟琳写信告诉威尔伯：“我们俩想回家都要想疯了。”她一直在考虑回去一个星期左右，哪怕只是为了睡一觉也好。但是这样，奥维尔会非常不舒服，因为他无法呼吸。她在10月17日给父亲的信中写道：“我想我必须得待在这里，直到我能带他回家为止。”

奥维尔的状况仍然“起起伏伏”，医生认为是消化不良导致的。于是凯瑟琳开始为他做烤牛排、牛肉汤和半熟的煮鸡蛋。当那位3年前陪同法国代表团去过代顿的美国律师沃尔特·贝里邀请她共进晚餐时，她不得不拒绝对方。她向父亲解释说自己几乎拒绝了所有的邀请，因为“实在太累了，连话都不想说”。

到了10月的最后一个星期，大家决定让奥维尔搬回代顿，不过这并不是因为他恢复的情况很好，而是大家希望回到熟悉的环境中能帮助他缓解紧张的情绪。在他出院前3天，两名护士扶着他下床，帮助他利用拐杖站立，他感觉左腿里的血液急冲而下，好像那条腿快要爆开了似的，他差点儿晕过去。

到了10月31日，在医院住了5周又5天之后，奥维尔在凯瑟琳的陪伴下从华盛顿联合车站被带上了火车。

第二天早上，当火车进站时，已经有一大群人站在代顿车站等待着了。凯瑟琳先走上站台。接着，奥维尔在两名列车工作人员的搀扶下，拄着拐杖走了出来。《代顿日报》的报道称：“许多人来到这里庆祝英雄的归来，是他让文明世界的人们知道了代顿这个地方。”但是，现场并没有欢呼声，只有沉默和表达同情及慰问的低语，而奥维尔看起来是那么疲惫和憔悴。除了他的家人以外，没人能和他说话。凯瑟琳向大家解释说，她哥哥目前还非常虚弱。

哥哥洛林来到车站接他们，一辆马车已经在旁边等候了。但是，坐火车时的震动对奥维尔来说已经是一种痛苦了，何况是震动得更厉害的马车，于是大家决定不坐马车了。奥维尔坐在轮椅上，被人慢慢推着走了12个半街区，回到霍桑街。

莱特主教在家门口迎接他们，而卡丽·凯勒（她已经结婚了，现在应该叫卡丽·格伦巴赫）正在准备晚餐。主教在当天晚上的日记中写道，奥维尔的头脑还是“一如既往的好，他的身体一定会及时恢复”。家人已经为奥维尔在前厅准备了一张床。至于凯瑟琳，用她自己的话说，简直“要累死了”。

根据凯瑟琳的记录，在接下来的几天里，奥维尔的状况仍然“很让人担心”，但整个人“相当活跃”，一天之内可以很长时间不睡觉，有时能坚持几个小时不睡。当地的一位外科医生检查后发现，他的左腿缩短了大约1英寸，而不是迈尔堡医院的医生告诉他的1/8英寸，不过只要在鞋跟处适当地垫一下，就应该没什么太大问题了。

邻居和老同学们都来看望奥维尔。到了11月的第二个星期，查理·泰勒用轮椅把他推到西三街的商店里，在这里，在迈尔堡失事的那架“飞行者”的发动机已经从板条箱里取出来，以备检查。

11月14日，奥维尔写信告诉威尔伯：“我手头积攒了大量的工作。”这是他在事故发生后写的第一封信。家里的事情和一些工作看起来和预想的情况一样顺利。他的健康状况和人生观都有了很大的改善，他也越来越适应拄着拐杖行走，到了12月下旬，他和凯瑟琳放出消息说，他们很快就会一起去法国和威尔伯会合，因为威尔伯说自己很需要他们。

第十章

特别的时刻

> 每次我们出去，街上的人都会停下来盯着我们看。
>
> ——凯瑟琳 • 莱特

1

威尔伯在勒芒的生活从没有像现在这样充实过。在奥维尔发生事故之后的几个月里，他已经成了更加轰动的大人物。在本杰明·富兰克林之后，还没有一个美国人能在法国如此受欢迎。正如《华盛顿邮报》驻巴黎记者所说的那样，让大家感兴趣的不仅仅是他在空中的壮举，还有他鲜明的“个性”。威尔伯被视作“普利茅斯岩精神”的化身，从亚历克西斯·德·托克维尔（Alexis de Tocqueville）生活的时代起，研究美国的法国学者就认为是这种精神让“美国人在征服各个领域的过程中体现出勇气和不屈不挠的毅力”。

不断有观众从越来越远的地方乘坐火车和汽车来到勒芒。威尔伯告诉奥维尔说：“每天都有一些不是从附近地区来的观众，而且几乎欧洲所有国家的都有。”

威尔伯在勒芒6个月的试飞过程中，有20万人来看过他的表演。亲眼见证美国奇迹成为现实的刺激感，甚至哪怕是与威尔伯握手或合影的机会，以及男女老少对他持续不断的关注都是吸引观众的重要因素，当

然有机会看到知名人士与威尔伯一起在空中飞行的惊险场面也是一方面。

第一个登上飞机的乘客是身材矮胖的莱昂·波勒，然后是哈特·伯格，之后是伯格的妻子伊迪丝，她是第一位乘飞机飞行的美国女性。为了防止她的长裙在空中被风掀起来，她用绳子把裙子下摆绑在脚踝上。落地之后，她说自己并没有感到紧张，甚至没有“一丝恐惧”。尽管她已经很钦佩“莱特先生”了，但在亲自体验过飞行器的精巧之后，她的敬佩之情更是溢于言表。她说自己随时准备和他一起飞越英吉利海峡。

一张笑容满面的伯格夫人与威尔伯·莱特在起飞前并排坐在“飞行者”上的照片史无前例地登上了杂志封面，巴黎著名的服装设计师保罗·波烈（Paul Poiret）敏锐地从脚踝上的绳子中捕捉到了灵感，设计出一款轰动时尚界的窄底裙。

曾在1906年带领法国代表团去过代顿的阿诺德·福戴斯和威尔伯飞行了整整一个小时，而在轮到法国陆军航空部门的负责人布图蒂（Bouttioux）上校时，威尔伯带他在离地面只有大概18英寸的地方转了几圈，震惊了现场的每个人。

另一名乘客和伊迪丝·伯格一样惊叹于整个飞行过程的“稳定性”。这位乘客就是英国军官巴登·弗莱彻·史密斯·贝登堡（Baden Fletcher Smyth Baden–Powell）少校，他也是一位航空爱好者，他的哥哥是童子军的创始人。贝登堡在文章中写道，飞行时，威尔伯和他就像“沿着高架轨道前进”一样，不过同时他也对巨大的噪声感到震惊。

> 莱特先生双手抓着操纵杆，专心完成每一次操作，但他的动作幅度非常小，几乎察觉不到……自始至终，发动机都在大声轰鸣，螺旋桨也在嗡嗡作响，以至于飞行结束后，我几乎听不到任何声音。

威尔伯带着一位来自《巴黎先驱报》的记者飞了一圈，接着是《费

加罗报》的另一位记者，然后是几位俄国军官。《费加罗报》的那位记者在报道中说："这个人的态度非常随和，我们很喜欢把他描绘成一位不知疲倦的隐士。"显然，威尔伯也度过了一段美好的时光。

威尔伯在10月9日写信对凯瑟琳说："昨天，意大利的玛格丽塔女王（Queen Margherita）也出现在人群中。"女王对他说："你让我看到了我所见过的最令人震惊的盛况。"威尔伯还在信中写道："来到现场的王子和百万富翁就像'飞行者'上的跳蚤一样密密麻麻。"他知道凯瑟琳喜欢听这些。

很明显，女人们都发现威尔伯越来越有吸引力。巴黎有一位极具魅力的女士，她是一位杰出政治家的妻子，在得知自己的名字不会被公布后，她和一位记者对这件事进行了自由而详细的探讨。

她承认自己对威尔伯的第一印象并不好："莱特先生看起来有些不好相处。他的表情总是一成不变、令人生畏。"

> 但当他开口说话的那一刻，严肃的面纱忽然消失不见了。他的声音很温暖，充满感情和磁性。他和蔼的神态让那双明亮有神的眼睛显得特别精致和迷人……他在和别人说话时直视对方眼睛的那种坦率和真诚，还有握手时被他修长而结实的手掌紧紧抓住的感觉，似乎都体现了他真正的性格和气质……
>
> 他给我留下了很深的印象，他是我见过的最了不起的人之一。

在完成了由法国财团指定数量的试飞之后，威尔伯按照对方提出的另一项要求，开始训练3位法国飞行员中的第一位，此人是查尔斯·德兰伯特（Charles de Lambert）伯爵，他是一位身材修长的金发贵族，43岁，还会讲英语，威尔伯很快就喜欢上了这位学员。飞机上已经安装了第二套操纵杆，在飞行时，查尔斯坐在威尔伯的右边。威尔伯则将双手放在膝盖之间，随时准备在必要的时候控制飞机。

对于威尔伯来说，没有什么会比表现完美更加重要，因为自奥维尔坠机之后，威尔伯就开始从完全不同的角度对待每一次失误，尽管他享受到的乐趣还和以前一样多，但承受的压力却比过去大了很多。骑着自行车在乡间穿行是他唯一可以放松自己的方式。他在写给奥克塔夫·沙尼特的信中说：“我多么怀念在基蒂霍克的那段日子啊！”

为了表达对威尔伯的敬意，法国航空俱乐部正在筹划一场有史以来最盛大的宴会，而在宴会上，威尔伯将获得该俱乐部的金质奖章和5 000法郎（约合1 000美元）的奖金，此外，他还将获得由体育学院颁发的一枚金牌。他在写给大哥罗伊希林的信中说：“等回家的时候，我会带着相当多的小摆设。”他说自己更看重的是与勒芒那么多善良的人之间的那份友谊。

几个月前他来到这里的时候一个人都不认识。而现在，他能从自己认识的那些人中数出几个和他最要好的朋友。当他骑自行车经过人群的时候，似乎方圆十几英里之内的所有孩子都会向他打招呼。他们会很有礼貌地摘下帽子，然后微笑着说：“您好！莱特先生。”

威尔伯告诉罗伊希林：“他们几乎是除了那些密友之外，为数不多的几个知道我的名字该如何发音的人。一般人在念我的姓时，‘Wright’里‘r’的发音总是很怪。在很多地方，大家都用我的名字来称呼我，而且几乎所有人念的都是‘威利伯’。”

1908年11月5日晚，法国航空俱乐部的宴会在巴黎协和广场汽车俱乐部总部的剧场大厅里举行。据报道，“灯火辉煌”的大厅在“大量”植物和鲜花的装扮下“焕然一新”。出现在现场的250位宾客，几乎都是着正装的男士，其中包括法国航空界几乎所有的重要人物：莱昂·德拉格朗热、路易·布莱里奥、阿尔贝托·桑托斯·杜蒙特、欧内斯特·阿奇迪肯，还有莱昂·波勒、哈特·伯格和查尔斯·德兰伯特伯爵。杰出的结构工程师古斯塔夫·埃菲尔（Gustave Eiffel）也是当晚大家关注的焦点。在现场为数不多的女士中就有伊迪丝·伯格。

一支军乐队演奏着能适当烘托气氛的音乐。宾客们从他们每个人面

前的菜单上可以看到，当晚的奢华大餐包括火腿配菠菜、烤野鸡配油煎面包块、俄式土豆沙拉和菠萝冰激凌。

所有的一切都很符合当下的场合：既体现出民族自豪感和当时的优雅品味，也表现出对这个大有希望的历史转折点的认可。

航空俱乐部主席M.L.P.卡耶泰（M.L.P.Cailletet）在颁发金质奖章时，谈到了从威尔伯·莱特开始在勒芒进行飞行展示以来，整个法国，甚至可以说整个世界的舆论都发生了巨大的改变。他谈到威尔伯和他的弟弟是如何忍受了人们一段时间的嘲笑和谩骂的，这在科学研究历史上是很少见的。他说，现在法国人终于开始认可他们的价值了。

威尔伯赢得了大家持续不断的掌声，接着，公共工程部部长路易·巴尔杜（Louis Barthou）发表了"表达祝贺的热情演讲"，他称赞威尔伯和奥维尔通过自己的"坦率、智慧和执着……成就了体现人类天赋的最出色的发明之一"。

> 莱特先生是一个即使面对犹豫和怀疑，也从不气馁的人。莱特兄弟将作为天才发明家在人类历史上留下自己的名字。

拍过照片之后，坐在头桌中心位置的威尔伯站了起来。在他讲话时，德斯图内勒·德康斯坦（d'Estournelles de Constant）男爵为他翻译。

> 我谨代表我和我弟弟，感谢你们赋予我们的荣誉，也感谢你们今晚的盛情款待。
>
> 即便我出生在你们这个美丽的国家，在你们中间长大，我也不可能受到比刚才更热烈的欢迎。当我们互不相识的时候，彼此是没有信任的；而今天，当我们彼此熟悉时，情况就大不相同了：我们相互信任，因为我们是朋友，对此我非常感激。从我周围的人所表现出的热情中，我看到的不仅仅是对某个人"3分钟热度"式的崇拜，而是对一个始终能让人类充满激情的理念的认可。有时我觉

得，模仿鸟类飞翔的渴望是祖先传承给我们的理想，生活在史前时代的他们在历尽千辛万苦地穿越人迹罕至的土地时，看到鸟儿在天空自由地翱翔、全速飞越所有的障碍，不受任何束缚。差不多10年前，我几乎放弃了所有飞行的希望，我甚至开始怀疑曾经最深信不疑的理念，我承认，在1901年，我曾对我的弟弟奥维尔说过，人类在50年之后才能飞行。结果2年后，我们自己就开始飞行了。这证明了我作为预言家的无能，也给了我很大的冲击，以至于从那以后，我就一直不太相信自己，也不会做任何预测，新闻界的朋友们应该对我的这种变化体会最深。但我们其实没有必要想得太远，我们所看到的已经足够让大家确信飞行器的未来是辉煌的。我们要做的只是赶快开辟出新的道路。

我要再次衷心地感谢大家，感谢所有的法国人。

根据某个人的描述，当威尔伯对自己在异国所体会到的温暖友谊表示感谢的那一刻，他那“惯常严肃的面孔变得很温和，他的声音还是一如既往的清晰，听起来有些颤抖”。

航空俱乐部的成员和来宾们都站了起来，向他报以热烈的掌声，乐队还演奏了《星条旗永不落》。在之后的一段时间里，威尔伯耐心地在两百多张菜单上签了名。对此，《飞行爱好者》杂志在报道中称赞说：“他知道作为我们的英雄有义务要完成一些琐事。”

在接下来的几周里，威尔伯多次回到巴黎，为的是接受更多的荣誉和奖项，以及参加各种为了向他表达祝贺而举办的晚宴。当没有这种聚会的时候，他会独自在布洛涅森林（Bois de Boulogne）里走来走去，或者仔细研究每条大道，看一看古玩店的橱窗，又或者静静地站在城市里某一座纪念碑前研究它的建筑风格。

《纽约世界报》的记者写道：“他每天都会收到6份邀请函，他只会接受少数几份，每次他都戴上帽子、穿上外套就出门了，而要和他见面的女士和先生却花了一两个小时在打扮，只是为了让自己足够好看，配

得上与他见面的这份荣耀。”

> 他们都坐着双驾马车前来，带着衣服上有金色穗带的马车夫和男仆，而莱特撑着一把伞，冒着雨走到举行晚宴的地方……他一直在以最令人耳目一新的方式做自己。

一天晚上，在伯格位于香榭丽舍大道的公寓里，这位记者与威尔伯进行了一次长时间的交谈，他明显感觉到威尔伯对巴黎的喜爱程度。“他对美的感觉太敏锐了，所以没办法不喜欢巴黎。”

12月初，冬天就要来了，威尔伯委派德兰伯特伯爵前去法国南部对比利牛斯山脉和西班牙边境附近有名的度假胜地波城（Pau）进行考察，看看是否有可能将其作为继续试飞的地点。波城是一个有着3.4万人的市镇，也是德兰伯特成长的地方，其以14世纪的城堡、猎狐的习俗和18洞的高尔夫球场（欧洲大陆上的第一个）而闻名，而且被认为是欧洲冬季气候最宜人的地方之一。

同时，威尔伯希望这样一个如此受英国和欧洲上流社会喜爱的旅游胜地能进一步吸引奥维尔和凯瑟琳（尤其是凯瑟琳）和他一起在那里住一段时间。他写信给凯瑟琳说，在这样的一个地方待上几个月对她和奥维尔都有好处。“我知道你很爱‘斯蒂尔（她所在的高中）’，但如果你和它相隔重洋一段时间后，我想你会更爱它。我们将需要一位公关经理，薪水也足够诱人。所以不要舍不得学校董事会付给你的一天6美元的工资。”

不过凯瑟琳已经做出决定了。在威尔伯的信到达代顿之前，她就写信说：“奥维和我会尽快过去的。”她要做的就只有把主教安顿好，因为刚满80岁的主教无法承受这样的长途旅行。

在巴黎，正在出售的新玩具已经成为圣诞“街景”的一部分，其中最受欢迎的是一款威尔伯·莱特所驾驶飞机的小型复制品，包括《芝加哥论坛报》在内的很多家报纸都对这款玩具进行了报道。

这是一个非常奇妙的玩具，因为甚至是原型中最小的细节也被完美地还原了，而且这架微型飞机能从地面起飞，在完成小范围的飞行后，以一种最不寻常的方式下降。“莱特先生”就坐在玩具里，看起来就像真的在操纵飞机一样。尽管这位发明家的容貌明显更像巴黎人，而不是美国人，但没有人不知道坐在飞机里的人是谁，这款玩具也一直非常畅销。

在勒芒，尽管天气越来越冷，但换了一件黑色皮夹克的威尔伯还在忙着练习在不使用弹射器的情况下起飞。他已经决定参与争夺米其林杯的比赛，这是由法国轮胎公司米其林刚刚设立的一个奖项，而在这项比赛中，不允许使用弹射装置。

在比赛当天，12月31日，也就是这一年的最后一天，威尔伯在奥维营进行了最后一次大型试飞，尽管雨水和寒冷让他几乎无法忍受，但他还是完成了到目前为止最惊人的一次表演，在2小时20分23.2秒的时间里飞行了77英里，不管在飞行时间，还是在飞行距离上，他都超过了之前的任何人。他如愿赢得了奖杯。

第二天他给父亲写信说，他很遗憾没能回家过圣诞节，“但我不能在米其林奖的比赛中输掉，因为威信扫地会比直接损失更加严重。要是我走了，其他的家伙就会堂而皇之地打破我留下的任何纪录。我要让这些人知道不管他们要做什么，我都已经准备好去打败他们了，这样他们就会失去斗志”。

落地之后，尽管还在下雨，天气也很冷，但威尔伯还是准备再飞一次，这次他要带着公共工程部部长路易·巴尔杜一起飞。威尔伯在信中说：“他告诉我，政府已经决定将法国荣誉军团勋章授予奥维尔和我。”

2

对许多人来说，哪怕是对于经验丰富的旅行者来说，在隆冬时节横

渡大西洋，远远不如待在安全又舒适的家里合适。然而，从来没有出过海，甚至从未登上过远洋邮轮的凯瑟琳·莱特却似乎没有一丝顾虑或犹豫。1909年1月5日，她和奥维尔在纽约登上了驶往法国的名叫“威廉大帝号”（Kaiser Wilhelm der Grosse）的德国邮轮，奥维尔在她的搀扶下，一瘸一拐地走上步桥。凯瑟琳一直被工作和家庭责任所束缚，而现在，34岁的她终于开始了一场过去只能在梦中完成的冒险，她几乎没想过这个梦有一天会成真。

12月初，她第一次来到代顿的服装店，挑选了一套旅行时穿的套装和一顶帽子，最后还在行李箱里放了两件新的晚礼服，一件粉色，一件黑色。当朋友和记者们问到这次旅行的目的时，她和奥维尔会说是为了“和家人团聚”。他们不在的时候，卡丽·格伦巴赫会照顾莱特主教，她已经和自己的丈夫以及孩子搬进了霍桑街7号和主教一起住。

凯瑟琳的首要责任是照顾奥维尔，尽管他现在放弃了拐杖，靠手杖走路，但是脚步还是很不稳，明显有些一瘸一拐，需要有人陪着他，确保他不会摔倒。除了有一天海浪比较汹涌之外，这次海上航行总的来说还是非常平稳的。即便如此，奥维尔还是很难在甲板上行走。

凯瑟琳写信告诉父亲说，他们坐在头等舱，享受着周到的服务，“相处得也很愉快”。显然一切都如她所愿。

1月11日下午，他们在瑟堡登陆，又乘坐凌晨一点的港口联运列车到达巴黎，发现威尔伯早已在车站等着迎接他们了。凯瑟琳很高兴地记录道，威尔伯居然戴着“大礼帽，穿着晚礼服”。他从波城赶来，和他一起来的还有伯格夫妇和阿诺德·福戴斯，后者走上前，送给凯瑟琳一大束美国红玫瑰，中间还露出一面美国国旗。

他们一起去了香榭丽舍大街的迈尔贝尔酒店，这里离伯格的公寓很近。在和其他人道过晚安后，莱特家的兄妹三人坐下来，一直聊到凌晨3点。

第二天，兄弟俩和汽车轮胎制造商安德烈·米其林（Andre

Michelin）一起吃了午餐，后者将4　000美元的米其林杯奖金给了威尔伯。与此同时，凯瑟琳和伊迪丝·伯格一起去购物了，她在那天夜里写信告诉主教说："她是一个漂亮的女人，而且非常时髦。她会和我一起去波城，这会让旅行更加愉快。她准备开着她的汽车带我到乡下去转转。"威尔伯和哈特·伯格已经动身去了波城。她和奥维尔很快也会出发。

奥维尔还让凯瑟琳告诉主教，到目前为止，依靠法国财团支付的款项、奖金和现金奖励，威尔伯和他在巴黎的银行里已经存了35　000美元。

1月15日，也就是星期五晚上，奥维尔和凯瑟琳连夜坐火车离开巴黎，前往约400英里以南的波城。大约在早上7点的时候，火车在途中迎面撞上了一辆货运列车，2名乘客死亡、6人重伤。凯瑟琳写信向父亲保证，她和奥维尔"甚至连一点擦伤都没有，我们碰巧选了一个'豪华'隔间，这里至少能让我们当中的一个人免遭摔伤"。事实上，奥维尔尽管没有受伤，但是被震得很厉害，因而遭受了剧烈的疼痛。

在耽搁了5个小时之后，他们在第二天下午到达波城，并入住卡申大酒店（Grand Hôtel Gassion），旁边就是法国最受欢迎的国王亨利四世的出生地。

这家酒店坐落在一处悬崖峭壁的边缘，的确非常宏伟壮丽，从这里能俯瞰下方绿色的山谷，还能看到壮观的、顶部积雪的比利牛斯山，这座海拔约1万英尺的山脉沿着地平线向南绵延了近30英里。为了让游人充分欣赏这一奇观，悬崖顶上还建有一条美丽的步道，足有一英里长。凯瑟琳和她的哥哥们这辈子还从未看到过这样的山脉，她在信中写道："我从来没见过这么美丽的景色。"可以看出她一直在努力寻找合适的辞藻来表达自己的感受。

威尔伯并没有住在酒店，而是住在离波城大约6英里的一个名叫蓬隆（Pont–Long）的小型飞行场，开车大约需要20分钟，市政府官员在这里为他提供了至少按照他的标准来看很豪华的住所，以及各种舒适的

条件，包括他专属的法国厨师。不过，这位厨师不久之后就离开了，因为威尔伯觉得他做的菜太花哨了。第二位厨师也没能让他满意。最终，第三位厨师很了解美国人的口味，此后一切似乎都很顺利。

在波城市长为莱特兄妹三人举办的招待会上，大约500名宾客聚集在步道最东端冬宫大礼堂外的波城花园。在环绕的棕榈树和花丛之外，还有1 000多人在围观。

威尔伯还没有开始任何的“试飞”，但正如《巴黎先驱报》所报道的那样，波城已经“完全为此失去了理智”。

> 人们只谈论机械飞行，每个人都准备买一台新的照相机来拍摄飞机，画家们在画布前忙碌着，长期无人过问的道路正在被修复，上流社会不断邀请莱特兄妹三人出席数不清的聚会。

几天后，一张威尔伯、奥维尔和凯瑟琳在波城街头散步的照片出现在《巴黎先驱报》的头版。凯瑟琳在信中写道，她和哥哥们不管走到哪儿，都会成为“人们关注的焦点”。实际上直到一年前，威尔伯和奥维尔还在秘密地研制飞机，而现在她亲眼见证着兄弟俩在欧洲成为众人追捧的人物。

“每次我们出去，街上的人都会停下来盯着我们看……每两分钟就会有人给我们拍照。”凯瑟琳对此一点也不介意，还说，“在伦敦《每日镜报》的一位记者那里有一张奥维和我的照片，拍得很好。”

进入2月后，天气越来越暖和，来到波城的名人开始明显增多，波城也因此名声大噪，这些名人大多是来自英国的伯爵和伯爵夫人、公爵和公爵夫人，以及贵族和贵妇。还有法国内阁成员、将军、新闻界的泰斗、几位来自美国的百万富翁，以及英国前首相和两位国王。

莱特兄妹三人从来没有遇到过这么多的社会名流，而且所有迹象都表明，这些人除了自娱自乐之外，几乎没什么事可做。兄妹三人也没有

感到不自在，或者被这样一群人吓倒，因为他们觉得自己和其他人一样，都是出身优越、很有教养的。他们也从来没有掩饰过真正的自己，而且还发现他们自己往往会从遇到的那些人身上获得最大的惊喜。

在他们下榻的酒店举行过一次午餐会，东道主是阿尔弗雷德·哈姆斯沃思，也就是北岩勋爵（Alfred Harmsworth, Lord Northcliffe），尽管和威尔伯与奥维尔分属不同的两个领域，但他却很受兄妹三人的喜爱。北岩勋爵是伦敦《每日邮报》的出版商，拥有巨大的财富和权力以及成功带来的魅力，他也始终是一个很有感染力的人。而且，他对航空业的发展非常感兴趣，还很喜欢美国人。

还有一次，兄妹三人见到了《纽约世界报》的出版商约瑟夫·普利策（Joseph Pulitzer）夫妇。凯瑟琳在信中写道："我们都非常喜欢他们。"在写到和贝尔福（Balfour）及夫人共进午餐的经历时，她说那是一段"激动人心的美好时光"。

英国前首相阿瑟·贝尔福（Arthur Balfour）非常想参加威尔伯在蓬隆的飞行准备工作，于是他和北岩勋爵一起帮忙拉绳子，把弹射器上的重物提升到合适的位置。在看到一位年轻的英国勋爵也在帮忙时，北岩勋爵对站在旁边观看的奥维尔说："我很高兴看到那个年轻人也在帮着拉绳子，因为我相信这是他一生中做的唯一一件有用的事。"

凯瑟琳花了一天的时间和一对富有的爱尔兰夫妇乘汽车去比利牛斯山，她享受到了探险的刺激感。知道怎样让父亲开心的她还在信中报告说，她每天早晨会上2个小时的法语课，而且由于她学过希腊语和拉丁语，所以进步很快。其中一位帮助她学习法语的人是法国总理乔治·克列孟梭（Georges Clemenceau）的儿子。另一位是她非常喜欢的德兰伯特伯爵夫人，也就是威尔伯的学生德兰伯特伯爵美丽的妻子。

凯瑟琳很少抱怨。即使在那些没有太阳的日子里，她也对刺骨的寒冷和潮湿并不在意。除此之外，她刚到巴黎时很喜欢的伊迪丝·伯格开始让她有些难以忍受。她在信中说对方是"一个十足的暴君，和任何人一样自私。如果她走了，我们会很高兴的"。但从她写的信来判断，凯

瑟琳在欧洲的时候也变得一样“易怒”，后来虽然伊迪丝·伯格并没有走，但凯瑟琳好像对她并没有更多的抱怨。

更多的新闻记者来到这里，更多的照片和文章出现在《费加罗报》《巴黎先驱报》《每日邮报》《纽约时报》以及俄亥俄州的报纸上。合众社的一篇来自巴黎的报道称，一位法国陆军中尉在一桩离婚案中对威尔伯提出指控。这则完全被捏造的新闻没有出现在任何一家法国报纸上，却被刊登在了代顿的报纸上，而这造成了令人尴尬的一时轰动。愤怒的威尔伯马上写信予以否认。家里的亲人和朋友们很快站出来为他辩护，说他不是那种人。

从1月份来到巴黎开始，奥维尔就一直告诉记者，考虑到他的身体状况，什么都不做对他来说才是明智之举。在波城，他大部分时间都站在一边看着，很少说话。他戴着常礼帽，穿着熨烫平整的西装、锃亮的皮鞋，拄着手杖，就像是另一位欧洲贵族一样。

《飞行者》杂志的一位撰稿人，H.马萨克·比伊斯特（H.Massac Buist）在看到不起眼的奥维尔时感到非常惊讶，而且兄弟俩和他根据新闻报道所预想的样子有很大的不同。“我一直认为他们的突出特征中一定包含沉默寡言、傲慢无礼，或者是神秘莫测等，但我在他们俩的身上一样都没有看到。”这让人不禁回想起威尔伯说过的一句话：“如果我说得很多，那我就像鹦鹉一样，而鹦鹉是说得最多但飞得最少的鸟。”比伊斯特还在文章中写道，在一整天的时间里，威尔伯和大多数人说的话一样多；但区别就在于他说的话总能切中要害。

奥维尔要说的东西越少，凯瑟琳说得就越多，而且反响也很好。她凭借自己的努力，也已经成了名人，新闻记者都喜欢她。有人在报道中这样描述她：“那两位来自代顿的聪明勇敢的飞机专家，在欧洲的聚光灯下已经变得家喻户晓，而在他们身边一直有一位沉默的伙伴。”但她早已不再沉默了，记者们都喜欢她那种中西部美国人典型的外向性格和完全不做作的举止。

有些报道就写得比较过分了。比如有人说她的数学天赋甚至超过了

她的哥哥们，或者说她负责兄弟俩在欧洲的一切花销。不过大体上，媒体写的都是公众对于她在兄弟俩的事业中起到的“中流砥柱”般的作用早就应该给予充分认可。

> 当他们开始怀疑飞行问题无法解决的时候，是谁给了他们新的希望？……在奥维尔去年9月的那次致命事故之后，当医生们基本上已经放弃他的时候，是谁让他恢复了体力和健康？

此外，还有一位记者写道：“像大多数美国女孩一样，这两位飞行员的妹妹是很有主见的。”

2月3日，威尔伯在波城进行了第一次飞行，而且从这一天起，他带来的轰动效应就一直未散去。正如某家报纸的头版标题所说的那样，整个波城都处于“兴奋状态”。

除了星期天以外，几乎每天都有源源不断的漂亮马车和汽车驶向飞行场。观众会看到巨大的红色“机库”的门被打开，然后4岁的“飞行者”被推出来，飞机已经出现了很多磨损的迹象，帆布已经脏了，而且有撕裂的地方，还有用镀锡铁钉打的补丁。威尔伯还是会一如既往地仔细检查一遍，他手里拿着油壶，口袋鼓鼓囊囊地塞满了线、一把螺丝刀和一把扳手，然后动动这里的钢索，再碰碰那里的螺栓，始终不慌不忙。之后，当一切都符合他的要求之后，他才会起飞，“直冲向蓝天，然后来来回回地盘旋，优雅得像一只信天翁，展示出飞行员的完美操控”。在一两秒钟的时间里，这架飞机看起来就像一动不动地悬在比利牛斯山顶的积雪形成的那条亮白色的线上一样，“这绝对是一个无法描述的美丽景象”。

需要解决的少数几个问题之一是地面的凹凸不平，有些突起的地方有圆顶礼帽那么大，这使得起飞有些困难。有人建议用铁锹把地铲平。威尔伯和奥维尔当时在赫夫曼草原为他们的第一次试飞做准备的时候就是这样做的，但威尔伯现在觉得自己不用这样做。他说：“如果我们在

能够飞行之前，还要改变地球表面的样子，那我们还是放弃这项事业吧。”在场的一位撰稿人评论说，这就是他做事的方式，“他从来没有想过要用简单的方式来逃避”。

威尔伯大部分的时间都用来训练德兰伯特伯爵和另一位他依照协议要培训的法国飞行员保罗·蒂桑迪尔（Paul Tissandier）。和德兰伯特一样，蒂桑迪尔也是一位富有的贵族，在从事航空业之前曾是一名赛车手。威尔伯的第三个学生是法国陆军军官保罗·N.卢卡斯–吉拉德维尔（Paul N.Lucas–Girardville）上尉。在这三个人中，德兰伯特是最好的飞行员，也是威尔伯最中意的。

在蓬隆进行飞行时，由于威尔伯并不打算创造纪录，所以其他乘客可以坐在他旁边，前后共有十几个人和他一起飞过，其中就包括凯瑟琳，那天是2月15日，在夜晚就要降临的时候，她在大批观众的见证下第一次飞上了天空。

当时有一阵寒潮来袭。（她告诉父亲：“阳光明媚的法国南部简直就是一场幻想和骗局！”）但当威尔伯最后邀请凯瑟琳和他一起飞时，她什么都没想就答应了。

让她最惊喜的是，他们飞行得如此平稳，而且她能轻易地辨认出下面的人。她原以为他们在30英尺的高度飞行，但后来才发现是60英尺，飞行速度达到了每小时42英里。她感觉非常平静，完全忘记了寒冷。这次飞行持续了7分钟。威尔伯为了向她展示自己能轻而易举地操纵飞机，还做了几个急转弯，她没有感到任何不适，也从未表现出一丝恐惧。

后来当被问到在和哥哥一起飞行时她是否感觉自己像只鸟时，凯瑟琳回答说：“我不知道鸟儿是什么感觉。不过我猜鸟儿歌唱是因为它们很快乐。我也唱了，因为我真的很高兴。但和鸟儿一样，我还是在飞行结束后唱得最好。”

到现在，威尔伯每天要带乘客飞行5~6次。乘客完全由威尔伯挑

选，尽管很多人猜测他要针对这种稀有的特权收取费用，而且许多人已经准备好要支付一大笔钱了，但他并没有收取任何费用，这一点给大家留下了很好的印象。

当北岩勋爵告诉一位来自费城的美国富人只有威尔伯能决定谁和他一起飞行时，对方回答说："哦，我敢说这都是可以安排的。"

北岩勋爵说："那在您安排的时候，我想去旁边看看您到底是怎么做到的。"那人最后没能坐上飞机。

北岩勋爵后来说，他从未见过比威尔伯、奥维尔和凯瑟琳更真性情的人，而且他认为，他们的非凡壮举让大家产生的兴奋感和浓厚兴趣对他们没有产生丝毫的影响。

作为兄弟俩的公关经理，凯瑟琳把自己的时间安排得很好，她夜以继日地积极参加各种活动，并抓住一切机会展示自己快速提高的法语水平。她告诉父亲说："我现在能听懂不少，而且说得也很好。"她的两个哥哥都没有在这方面做出努力，这让父亲大为恼火。他在信中特别提到威尔伯说："在法国都一年了，对法语还是既听不懂也不会说！"主教向来都对威尔伯非常挑剔。

此外，兄弟俩都依靠凯瑟琳来保持与父亲的书信联系，所以她每周都要去邮寄几次信件和明信片。在波城一个多月的时间里，奥维尔没有给主教写过一次信，威尔伯也只在3月1日的时候写过一次，说他接下来要去罗马，奥维尔虽然还"没完全恢复"，但比刚来的时候已经好多了，还说自己很想回家。

而莱特主教会定期把家里的情况告诉他们，比如他的健康状况（一直很好），卡丽·格伦巴赫的烹饪水平（也一直很好），他在各地的传教工作和天气等，还说自己实际上"一点儿也不孤独"。他有太多的事情要做。他已经开始写自传了，而且已经打出来14页了。几周后，他就写到了50页。

从新闻报道中可以看出，蓬隆的飞行场仍然像"社会名流的朝圣之

地”一样引人入胜。在2月的最后一个星期，西班牙国王阿方索十三世（Alfonso XIII）前来见证了这一“奇迹”。他注视着威尔伯从起飞到在高空绕大圈飞行的全过程，目光一刻也没有离开过。之后，在奥维尔、凯瑟琳和其他人的簇拥下，他站在飞机旁边，听威尔伯讲解飞机上的每一个操纵装置。这位国王会说英语，对航空也很了解，所以他有很多问题要问威尔伯。在某个时刻，他转头问凯瑟琳：“你真的坐过它吗？”当她回答她坐过时，国王说自己非常想和威尔伯飞一次，但他已经向妻子保证过他不会这样做。这让凯瑟琳觉得他是“一个好丈夫”。

国王又问威尔伯能否再进行一次飞行示范。他说：“我已经知道你的本事了，我想看看你们的飞行学员能做些什么。”

威尔伯立刻同意了，这一次，他和德兰伯特伯爵一起飞行了12分钟，在此期间威尔伯一次也没有碰过操纵杆。一个飞行学员能在这么短的时间里学会如此熟练地操纵飞机，这似乎给国王留下了最为深刻的印象。

奥维尔已经告诉记者他不会在法国进行试飞，也不打算和威尔伯一起飞行。几天后，威尔伯又带着凯瑟琳飞了一次，这次他们在野外飞行了13英里。凯瑟琳告诉父亲：“真是太棒了。”不久之后，她又和一位法国伯爵一起乘热气球飞行，这一次奥维尔也去了，他们飞行了30英里，最后落在比利牛斯山区一个叫乌孙（Ossun）的地方。

在这之后，筋疲力尽的凯瑟琳因为“过度兴奋”已经濒临崩溃，于是她在酒店房间里待了两天。

3月17日是试飞开始以来天气最好的一天，大家都说那天是“皇家天气”，因为英国国王来了，他从自己常去的位于比亚里茨（Biarritz）的度假地出发，驱车70多英里来到波城，陪同他来的还有一大群乘坐闪亮黑色汽车的皇室成员。

当时68岁的英国国王爱德华七世身材矮胖，留着白胡子，是一个和蔼可亲、热爱生活的人，他戴着霍姆堡毡帽，穿着粗花呢西装，习惯从

来不扣马甲最下面的那颗扣子。他的穿衣风格、对快速汽车的喜爱和对美女不加掩饰的热情让他被视为1900年以来爱德华时代的某种象征。作为维多利亚女王最年长的儿子，他是一个挣脱了维多利亚时代的完全令人耳目一新的典型人物。他对航空业的强烈兴趣和亲自来见证威尔伯·莱特创造奇迹的行为看起来完全符合他的作风。

飞行场周围的人很多，大家都很兴奋。凯瑟琳觐见了国王，她注意到国王为了纪念圣帕特里克节，在扣眼里插了一小束三叶草。

国王先参观了机库中的“飞行者”。威尔伯为这架飞机的老旧外观表示了歉意，但他非常自豪地指着旁边一架崭新的正在建造的“飞行者”说，这架飞机将在罗马试飞的时候被用到。

当威尔伯把飞机推到场地中的合适位置，并开始做最后的检查时，奥维尔向国王解释了飞机的工作原理。接着威尔伯起飞，表现得非常完美，大约7分钟后，他在起飞的地方完成了一次完美的着陆。国王说自己“屏息”看完了整个过程。

和阿方索国王来的那次一样，威尔伯提出再飞一次，目的是展示飞机搭载乘客飞行的能力，而这次的乘客还是凯瑟琳。她现在比任何一位美国女性都飞得时间更长，距离也更远。

当天晚些时候，让莱特兄妹三人，以及人群中的所有法国人大感自豪的是，德兰伯特伯爵完成了一次单人飞行。

莱特兄弟在勒芒和波城完成的一次又一次的壮举所引发的轰动和惊叹绝不仅限于欧洲。在美国国内，各地的报纸杂志都对这则新闻给予了持续的关注，也注意到了如此神奇的创造所蕴含的潜力。

得克萨斯州韦科市的《时代先驱报》刊登了一篇题为“空中之王”的长文，作者詹姆斯·A.埃杰顿（James A.Edgerton）这样写道：

> 我们大多数人都还记得汽车作为新奇事物刚出现的那个时候。笔者那时还不到40岁，然而回想起来，第一辆“无马马车”被投入

使用也不过是20年前的事……那辆又大又笨重的车有着巨大的轮子和不靠谱的转向装置，而且是由一台噪声很大的蒸汽机驱动的。这项发明简直太失败了，以至于几年之后，我才看到第二辆汽车。而现在它们已经和百万富翁一样普遍了。

既然汽车能在这么短的时间内完成如此大的改进，既然飞行的原理已经被发现，而且就被呈现在世人面前，谁能预测在空中航行领域会发生什么呢？难道它不会像人们学会使用蒸汽一样，彻底改变人类的生活吗？

在我们眼前上演的这一切惊人的巨变中，莱特兄弟是最主要的魔法师。他们是领导者和开拓者。

美国航空俱乐部已经宣布，在莱特兄弟回国时，会向他们颁发一枚金牌。国会投票通过由威廉·霍华德·塔夫脱（William Howard Taft）总统向他们颁发一枚奖章，而代顿政府也正在为其历史上最盛大的一次庆祝活动做着准备。

除了对于莱特兄弟的关注之外，大家同时逐渐意识到在法国的航空领域也发生了很多事情。6个月前，在巴黎和邻近地区，飞机制造商的数量不到6家。而4月25日，《纽约时报》的报道称，目前至少有15家工厂已经全面投产。如果说莱特兄弟在这场创新变革的表演中处于核心地位，那么舞台上法国演员的阵容正在迅速壮大。《纽约时报》的文章称：

许多发明家正在研制自己的飞行器。还有了供学员学习飞行的小型机场。在过去的6个月里，出现了3份专门报道航空业新闻的新报纸。在法国有3家为了鼓励飞行技术发展而设立的协会，在一年时间里，将有超过30万美元的奖金被投入竞争中。

此外，在即将到来的夏天，一场最大型的竞技赛事会如期而至，这

一赛事就是国际飞行大会，地点在位于巴黎东北部的香槟地区城市兰斯市。

3

在波城的试飞活动结束后，威尔伯在最后几天里，把新的“飞行者”打包运往罗马。在勒芒和波城使用过的“飞行者”最终会被送到巴黎的一家博物馆。威尔伯还对他的法国学生进行了最后阶段的培训，以确保他们都能独立飞行。奥维尔和凯瑟琳已经回到巴黎，3月23日，威尔伯也离开波城前往巴黎。

几天后，莱特兄妹三人前往勒芒参加了一场温馨的告别宴会。3天后，威尔伯和哈特·伯格登上了从巴黎开往罗马的火车，一周后，凯瑟琳和奥维尔也将出发与他们会合。

让凯瑟琳高兴的是，巴黎的社交活动仍然接连不断。她告诉父亲，她是唯一一个被邀请参加法国航空俱乐部晚宴的女性。她用俄亥俄州当地的语言风格写道：“你真应该看到这一幕，那就是我，坐在那里，像你一样受大家欢迎……说起法语来和大家一样流利！我敢说我表现得不错。”她还告诉主教，最棒的是他被祝酒了。“他们举起香槟，向你致敬！”

4月9日，凯瑟琳和奥维尔前往罗马，第二天下午抵达后，他们发现这里到处是游客，其中还包括大约3万名美国人。显然没人预料到会来这么多人。旅馆、餐馆、纪念馆和博物馆都挤满了人。哈特·伯格已经为奥维尔和凯瑟琳在巴贝里尼宫（Barberini Palace）对面找到了房间。威尔伯此时正在罗马以南几英里的一个叫琴托切莱（Centocelle）的飞行场，不过这次他不住在棚屋里，而是住在附近的一间小屋里，小屋所在的土地属于一位伯爵夫人。

从莱特兄弟来罗马的目的看，他们取得了绝对的成功。从4月15日

到26日，威尔伯完成了50多次飞行，全都受到了极大的赞扬，也没有发生任何意外。他训练意大利军官如何驾驶他的飞机，给学校的老师和学生做演讲，还带了很多乘客一起飞行，其中一位是新闻摄影师，后来此人制作出了历史上第一部在飞行中的飞机上拍摄的电影。

天气很理想，就像在法国的时候一样，大批观众惊奇地看着眼前的一切。同样，观众中也有不少著名人物。意大利国王维托里奥·埃马努埃莱三世（Victor Emmanuel III）像游客一样，肩上挎着照相机，四处闲逛。现场还有王子、公爵、内阁成员和美国金融家J.P.摩根（J.P.Morgan）及他的妹妹、女儿，美国著名的铁路建造者詹姆斯·J.希尔（James J.Hill）和美国驻意大利大使劳埃德·格里斯科姆（Lloyd Griscom）也来了，后者也是与威尔伯一起飞行的人之一。

但对于奥维尔和凯瑟琳来说，在法国待了一段时间后，他们觉得罗马并不令人满意。尽管4月是罗马"最好的季节"，而且恺撒大帝的宫殿、君士坦丁凯旋门和罗马竞技场都比预期的更令人印象深刻，但这些都还远远不够。凯瑟琳对父亲说："当我们到达罗马的时候，我第一次想家了。"她和奥维尔都"非常想回家"。她发现他们的旅馆肮脏不堪。她在另一封信中写道："与其受到人们关注，我们更愿意得到干净的浴缸和干净的盘子刀叉。餐桌旁的那名服务员太脏了，我几乎一口饭也吃不下。"

她和奥维尔认为，J.P.摩根和他的妹妹及女儿都很"和蔼可亲"，但他们也对贵族的行事方式越来越厌倦。当有消息说维托里奥·埃马努埃莱将在早上8点到达琴托切莱飞行场观看威尔伯飞行时，他们只是感觉国王可能是个很麻烦的人。凯瑟琳写道："他们总是在莫名其妙的时候出现。"

为威尔伯提供住处的塞莱里（Celleri）伯爵夫人为表达对莱特兄妹三人的敬意，在自己美丽的别墅举办了一场午餐会，伯爵夫人把一切都安排得很好，还安排了一辆崭新的高级汽车，好让他们乘坐游览乡间的美景，结果司机在转弯的时候速度太快，迎面撞到了石墙上。幸运的是

没有人受伤，但那辆车彻底报废了。

凯瑟琳很高兴向主教报告说，哥哥威尔伯很好，奥维尔看起来也不错，他“一直在恢复中，但和我一样，不是很喜欢罗马”。还说他们会经由巴黎前往伦敦，然后尽快回到纽约。

他们在伦敦待了两天，其间受到了更加热情的款待和礼遇，在里兹饭店举行的宴会上，英国航空学会向他们颁发了自成立以来的第一枚金质奖章。之后，在5月5日，三个人从南安普敦登上德国远洋客轮“王太子妃茜茜莉号”（Kronprinzessin Cecilie）。

对威尔伯来说，他已经在欧洲待了一年多，而其中大部分时间是在法国度过的。正是在法国，从勒芒开始，他以地球上从来没人尝试过的方式飞上了天空。在勒芒和波城，他又比之前的任何人都要飞得更远，他创造了飞行距离、速度、高度和时间方面的所有纪录，并第一次搭载乘客一起飞行，他和奥维尔秘密努力了这么多年之后，这一切已经让所有人都看到了，而且现在全世界都知道了。

兄妹三人的经济状况也变得好了很多。在欧洲的这段时间，他们累计已经从合同和奖项中获得了约20万美元。

威尔伯也和很多法国人结下了深厚的友谊，这是他从未想过的。他后来在给莱昂·波勒的感谢信中写道：“我们不会忘记你为了帮助我们所花费的时间，以及给你自己带来的麻烦，你为成功后的我们欢喜，也为困境中的我们苦恼。”这些都不是用金钱可以补偿的东西，“但我们将把它们永远珍藏在心中”。

对于奥维尔来说，长达4个月的长途旅行改变了他所处的环境，也让他有机会能以自己的速度去恢复，而这都是他非常需要的。对于凯瑟琳来说，这次旅行是一个巨大的回报：回报她多年来在各个方面为兄弟俩所做的一切。

而且时间会证明，他们所看到的欧洲正处于近乎完美的时刻，那个时候繁荣和平之风盛行，很多美国人发现并享受着在欧洲旅行的乐趣，

他们对世界的看法也发生了前所未有的改变，恐怖的现代机械化战争也还没有出现。当时身处欧洲的美国旅行者应该永远不会忘记这段美好的时光，莱特兄妹三人也不会。但他们再也无法一起享受这样的日子了。

现在，对于这三个人来说，踏上归途的感觉简直再好不过了。

第十一章
庆祝的理由

> 凯瑟琳发来电报，说他们已经安全抵达纽约，将在星期四回家。
>
> ——莱特主教日记，1909年5月11日，星期二

1

兄妹三人在纽约受到了热烈的欢迎，当他们的船进港时，港口响起了一片刺耳的汽笛声。他们在市区停留了一天时间，周围始终有一大群记者和摄影师在关注着他们的一举一动。1909年5月13日，星期四，莱特兄妹三人乘火车回到代顿，在下午5点到达联合车站。聚集在车站的人群规模在代顿这个地方实属罕见。大炮的轰鸣和工厂的汽笛声不绝于耳，车站里的每个人都在欢呼。

凯瑟琳和哥哥们走下火车的时候看到了莱特主教，她喊了一声："噢，那是爸爸。"然后就冲过去抱住了他。威尔伯和奥维尔也热情地拥抱了他们的父亲，但是在一片嘈杂声中，没有人听清他们说了些什么。

接着，兄妹三人还拥抱了洛林和妮塔，以及他们的孩子。然后，他们开始缓慢地穿过人群，威尔伯和奥维尔开始与大家握手。在看到代顿警局的资深警员、身材高大的汤姆·米切尔（Tom Mitchell）时，威尔伯说："你好，汤姆！""好样的！"汤姆一边说，一边握住了威尔伯的手。

在一篇新闻报道中，凯瑟琳被描述成一个典型的刚回国的美国女孩，她穿着一件时髦的灰色旅行裙服，戴着一顶宽边的深绿色大帽子。她是世界上唯一一个乘飞机飞行过三次的女人，所以现在她几乎和哥哥们一样成了人们关注的焦点。

在纽约的时候，她针对一些在美国媒体上出现的“轻率”的报道向记者表达了不满，因为这些报道与那些很重视莱特兄弟的欧洲名流有关。她说她很热爱美国，但美国人并不总是能理解欧洲人，而欧洲人是很有眼光的。但凡她听到有人说他们的坏话，是不可能不去抗议的。不过在此刻嘈杂和拥挤的人群中，并没有人对这样的意见做出回应。

威尔伯的“皮肤被晒成了古铜色，人看起来很结实”，奥维尔看起来也不错，显然比他1月份离开代顿的时候好多了，但走起路来还是有些费力。在整个过程中，有人注意到莱特主教几乎没有说过话，但他“欣慰”的目光却一直停留在他的两个儿子身上，是他们让“莱特”这个姓氏还有代顿闻名于世。

11辆在车站入口处等待着的马车将要把莱特一家人和当地各级官员送到霍桑街，其中有3辆由4匹白马拉着的马车是专门为莱特家族准备的。主教和奥维尔坐第一辆，威尔伯和罗伊希林坐第二辆，而凯瑟琳和洛林一家人坐第三辆。

沿路的街道上挤满了人，人行道上更是拥挤不堪。人们从窗户里探出头，孩子们挥舞着小旗。霍桑街和莱特家的宅院附近都装饰着旗帜、鲜花和日式灯笼。最终，凯瑟琳站在前门廊的栏杆旁，对街对面的邻居喊道：“我很高兴我们回家了，但我不知道该做什么。”

她和哥哥们在前门廊站了很长一段时间，接待了一位又一位的老朋友和邻居。而外面的人群越聚越多，已经超过了1万人。

第二天，市长爱德华·伯克哈特（Edward Burkhardt）和几位市政府官员来到霍桑街7号，与莱特一家人讨论即将举行的“真正的庆典”。

不久之后，奥维尔在和当地的一位记者交谈时很坦率地说，尽管他

的医生告诉他不能在欧洲飞行，而且他也严格地遵从了医嘱，但他很快就会在迈尔堡重新开始飞行。虽然他没有说，但威尔伯和凯瑟琳都强烈地感觉到，现在回到坠机现场会给他带来很大的压力。他应该等到状态完全复原之后再说。但在奥维尔看来，这件事已经定了。他必须要回迈尔堡，而且他已经准备好了。

西三街上的莱特自行车店在查理·泰勒的管理下成了和以往任何时候相比都不逊色的“行业典范”。威尔伯对记者说：“目前我们要处理的最重要的事情，就是为迈尔堡的试飞做好准备。”他还说自己和奥维尔正在“亲自”制造即将要试飞的飞机。那架旧飞机在事故中已经严重损坏，除了发动机和传动装置之外，其他部件都要重新制造。

5月20日，有消息称，塔夫脱总统不久后将在白宫为莱特兄弟颁发几枚奖章。

当然，凯瑟琳要和他们一起去华盛顿参加典礼。然而，莱特主教不得不去印第安纳州处理一些教会的工作。为了尽可能不引起人们的注意，兄弟俩和凯瑟琳悄悄地离开了代顿，他们坐的是比人们预期的要更早的火车班次，除了车站的几名工作人员以外，没有人注意到他们。

他们打算只在6月10日那天待在华盛顿。当天中午在宇宙俱乐部酒店有一场为他们举办的午宴，酒店还临时放弃了长期以来只允许男性参加的政策，因为只有这样，凯瑟琳才能参加。现场都是华盛顿最杰出的人物，其中就有亚历山大·格雷厄姆·贝尔。

午宴结束后不久，全体人员步行一小段路来到白宫，在东大厅里近1 000人的见证下，塔夫脱总统正式代表美国航空俱乐部向莱特兄弟颁发了两枚金质奖章。总统身高6英尺2英寸，体重300磅，和莱特兄弟站在一起的时候显得很魁梧。在向他的两位俄亥俄州同乡致辞时，他的讲话简明扼要、充满温情。

我非常荣幸能有这个机会为你们颁发奖章，以表彰你们所取得的成就。我很高兴（可能有点儿晚了）能让大家看到，在美国不会

出现“先知在他自己的国家里是没有荣誉可言”的这种情况。尤其令人高兴的一点，就是通过向那些以谦卑之心面对荣誉的人们表达敬意，突出他们在人类发现方面的伟大贡献。你们完成这一发现的过程恰恰体现出典型的美国特征，那就是在你完成了之前下定决心要做的事情之前，别去想其他事。

晚上，莱特兄妹又坐火车返回代顿。他们首先要做的是对新的螺旋桨进行彻底的测试。不过，同时还有在代顿举行的所谓的“真正的庆典”等着他们，不管他们喜不喜欢，都得参加这次盛大的接风活动。

用“隆重”这个词来形容庆典的准备工作绝不为过。美国和代顿从远古时期开始的全部故事，都要在一场盛大的花车游行中通过“准确的历史再现”描绘出来。全美现金出纳机公司的工厂正在建造花车。花车主题包括印第安人和他们的独木舟、宽轮大篷车的时代、运河船、第一条铁路、罗伯特·富尔顿（Robert Fulton）的蒸汽船、自行车的演变和最新式的汽车，紧随其后的是美国的第一只热气球和一艘飞艇，所有这些都只是前奏，接下来是一辆主题为“全世界向美国、莱特兄弟和飞机致敬”的花车，上面还有一架手工制作的“飞行者”的半尺寸复制品。届时将会有15辆花车和560位穿着戏服的演员（“都是符合史实的”）参加这次庆典，媒体断言这将会是有史以来在代顿举行过的最盛大的一次游行。

主街上的“庆典场地”一直从西三街延伸到河边，街道两侧都是挂满彩灯的白色柱子。报纸上的报道称：“到处都是三色的彩旗……到处都飘扬着三角旗、旗帜和横幅。”士兵、水手和消防队将会列队从这里走过，乐队将现场伴奏。大约2 500名身着红、白、蓝三色衣服的小学生将在庆典场地的看台上组成一面“活的国旗”，并演唱《星条旗永不落》。

在莱特兄弟为了让自己的发明取得成功而努力的近10年里，这是家乡父老第一次正式地对他们的奋斗和成就做出认可，整个城市的热情不

容置疑。

尽管这些精心策划的宣传活动对兄弟俩来说并没有什么吸引力，但他们知道，如果代顿人认为值得庆祝，而且觉得这件事很重要的话，他们是不应该抱怨或者表现出任何不高兴或不赞成的样子的。奥克塔夫·沙尼特写信给威尔伯说，他知道这样的仪式会使谦逊的人感到“压抑”，但这是他们用自己的智慧和勇气换来的。这是善意的忠告，但兄弟俩觉得自己并不需要被提醒。

在庆祝活动开幕前夕，《代顿日报》刊登了一篇社论，表达了许多人的感受：

> 这次庆祝活动是非常精彩的一堂课，它来得正是时候。旧世界似乎已经开始懈怠了，需要在激励下前进。开始有越来越多的人认为，人类已经失去了成就伟大事业的机会，太多的人开始相信世界上所有的问题都已经被解决了……金钱开始在人类的各种事务中起作用，还有一些人怀疑一个穷孩子是否有可能在商业、工业或科学领域为自己闯出一片天地。
>
> 这次庆祝活动把所有这些闲言碎语都抛到了九霄云外。它是对人类努力的又一次认可，并且为接下来的100年粉碎了人们认为大自然的所有秘密都已经被揭开的谎言，以及对于那些想要征服新世界的人来说已经没有任何希望的错误想法。
>
> 它向那些雄心勃勃的年轻人指出，他们的努力不会是徒劳的；天才不论地位，不论条件……
>
> 莱特兄弟的谦逊引来了很多好评……但最重要的是，他们的奋斗历程留给我们的启示被宣扬多少次也不为过。

第二天，6月17日，星期四，上午9点，所有教堂的钟声和工厂汽笛声同时响起，宣告着为期两天的庆祝活动开始了。成千上万的人涌进了这座城市。除了出售冰激凌、旗子、玩具飞艇和莱特兄弟明信片的店铺

以外，其他商店都已暂停营业了。17号早些时候，还下起了小雨，但对所有人来说这都不算什么，表演才是饱受人们期待的环节，真可谓高潮迭起。

除了行进乐队表演、音乐会和城市奖章以及城市钥匙的颁发仪式外，还有80辆排成一列的汽车依次驶过主街上的大桥，并穿过“庆典场地”，这些车都是最新款的游览车。这场反映历史的花车游行绵延2英里，是“在代顿举办过的最盛大的一次街头游行活动”。

有很多人上台演讲表达赞美之情，威尔伯、奥维尔、凯瑟琳和莱特主教都处在舞台和观礼台上最显眼的位置。庆典第二天，主教为了向自己的儿子们表达敬意，进行了简短而动人的祈祷。

> 今天我们欢聚一堂，庆祝一项至今仍被认为不切实际的发明取得成功。飞行是所有年龄段的人都有的梦想，因为它瞬间突破了人类所有的想象，它让人能像鸟儿一样在空中爬升到极高的地方，飞越极远的距离。我们的天父，此时此刻我们来到您面前，祈求平安，也希望您把祝福带给每一位参与集会的人。

令人惊讶的是，在整整两天时间里，几乎没人知道威尔伯和奥维尔巧妙地在人们的视线中溜进溜出，往返于庆典和他们在西三街的店铺之间，莱特兄弟的自行车店是镇上为数不多的未装饰的建筑之一，而且这里的工作一直在继续。《纽约时报》的一位记者一直在密切关注着兄弟俩，于是他按照时间顺序记录下了他们是如何度过第一天的：

> 上午9点——放下他们在店里调试飞机的工作，只穿着衬衫，走到街上，听着镇上所有的汽笛和钟响了10分钟。
>
> 上午9:10——回去工作。
>
> 上午10点——驱车穿过游行的人群，去参加“凯旋庆祝会”的开幕式。

上午11点——回去工作。

中午——与父亲米尔顿·莱特主教、妹妹凯瑟琳·莱特小姐、从堪萨斯州通加诺克西（Tonganoxie）来的哥哥罗伊希林·莱特和另一个哥哥洛林·莱特一起用餐。

下午2：30——在市中心街道上观看为他们举办的游行表演。

下午4点——工作两个小时，将一架飞机的零部件打包运往华盛顿。

晚上8点——参加了一场公开招待会，与周围所有的代顿人都握了手。

晚上9点——在河边观看了一场烟火表演，此过程还展示了一幅80英尺高的以美国国旗为背景的莱特兄弟肖像。

据估计，在烟火表演过程中，威尔伯、奥维尔与5 000多人握了手，据《代顿每日新闻》的报道，只有“自我保护的本能”才能“迫使他们停下”。

不到48小时之后，庆祝活动结束了，兄弟俩打点行装，踏上了开往华盛顿的火车，准备继续在迈尔堡试飞。飞机的运输工作已经完成了。查理·泰勒已经到达了试飞现场。

2

6月26日晚6点30分，天气非常热，威尔伯和奥维尔正坐在迈尔堡练兵场的起飞轨道上等待着。在他们身边，那架机翼呈白色的飞行器已经整装待发。根据一篇新闻报道的描述，在更远的地方，在场地边缘的一根绳子后面，有大约4 000人站在那里，急切地盼望着即将开始的试飞，其中还包括一些对国家有重要意义的人。他们当中有上百人在下午3点钟的时候就来了。

为了让议员们能看到这次飞行，参议院已经休会。等待着的人群中还有几位高级军官和大使，总统的儿子查理·塔夫脱（Charlie Taft）和众议院议长约瑟夫·坎农（Joseph Cannon）也来了，据说后者说的话是“打开财政金库的开门咒”。

威尔伯自己担起了全部的责任，他把一切都处理得井井有条。考虑到天气炎热，他已经不再像平常那样穿西装打领带了。他的手上和脸上满是污垢，工作裤上油渍斑斑，汗水顺着他的脸颊流下来。

相比之下，奥维尔在大家看来就像参加游艇派对的贵宾一样。《华盛顿先驱报》的报道称：“他外套上的扣子扣得紧紧的，显示出他修长的身形，就像天气根本就不热似的。总而言之，他……所散发的气场表明，他认为自己是处于顶层的精英中的精英，而且配得上自己所拥有的一切。”

兄弟俩在等着风平息下来。风又一次成为决定性的因素，尽管美国参议院的大部分议员和其他上千名观众一直在苦苦等待，一切也都得由风说了算。

奥维尔站起来，向着机库走去，他看上去有些紧张不安。接着威尔伯也离开了一会儿。然后两个人又回来坐下和一小群军官聊天。威尔伯对一位来打听情况的记者说：“现在的风速是16英里每小时，对于新飞机的首飞来说，这风太强了。”他又迎着风看了看，然后嗅了嗅空气。

“把飞机推回机库里吧。”他说。

威尔伯向《华盛顿邮报》的一位撰稿人解释说：“不管航空业发展到何种地步，不确定性都始终存在。人们必须记得，这架飞行器还未飞过，还有，我弟弟在去年发生事故之后就没有再飞行过。我希望第一次飞行在尽可能接近理想状态的条件下进行，在这一点上，他们不应该责怪我。”

《华盛顿先驱报》写道，就算是对戏剧效果有敏锐直觉的人，也无法创造出一个比这更好的场景来证明“兄弟俩完全不会在别人恳切的要

求下失去理性，也不会沉醉于名流聚集的场合”。

身穿制服的陆军通信兵一起“像抬棺者一样”把飞机推到一边，4 000名观众陆续离开，许多人都表达了自己的看法，其中有一位参议员在谈到兄弟俩时说道：“如果我不欣赏他们的独立，就会被诅咒。我们对他们来说没有任何意义，而且出于很多原因，我们也不应该成为他们要考虑的因素。”

就在同一天，莱特主教和哥哥罗伊希林也来到了华盛顿，为了这次远行，主教还买了两套新西装和两件新衬衫。

6月29日下午晚些时候，天气终于达到了威尔伯的要求，在快到6点钟的时候，奥维尔飞上了天空。现场的观众明显比3天前要少，但仍然多达几千人，他们看到飞机摇摆着尽力维持姿态，然后以不超过75英尺的距离掠过草地，接着在大约15英尺高的地方大幅度地向右倾斜，机翼触地，这时奥维尔关闭了发动机，飞机在一片尘土中落地。

第二次和第三次的飞行都不太理想。最后的第四次试飞持续了40秒，飞机到达了25英尺的高度，绕场地飞行了一周，然后落地。尽管如此，现场还是响起了欢呼声和汽车喇叭声。

奥维尔和威尔伯此时的士气都很高，他们坚信这架飞行器会成功，而之后的试飞也继续由奥维尔完成。威尔伯告诉记者自己不会在迈尔堡飞行，因为这是奥维尔的工作。但作为“大哥”，他会完成一些“指挥”工作。

威尔伯说，每架飞行器都像一匹马。“如果是新的，你必须要先适应它，然后它才会按照你的意愿去表现。你必须了解它的特性。”在当天的试飞结束后，他们发现的一个重要“特性”就是点火装置，或者说“火花器”由于振动而松动了，从而导致发动机的动力不足。

在接下来的两天里，威尔伯、奥维尔和查理·泰勒忙于改进发动机，主教和罗伊希林则去了史密森博物馆，他在日记里写道，他们看到了“各种鸟类，包括鸵鸟、鹈鹕、秃鹰等等”。

之后的一天，当奥维尔再次起飞时，飞机只爬升了20英尺，在飞了200英尺的距离后，狠狠地撞到地上，一侧的起落橇摔得粉碎。

接着，7月2日，当飞机飞到机库上空80~100英尺的高度时（差不多和去年9月螺旋桨折断导致奥维尔驾驶的飞机直冲地面时的位置相同）时，发动机突然停转。尽管这次他能“顺利地”利用滑翔着陆，但还是撞到了一棵小的荆棘树上，飞机下翼的蒙皮被扯开了一个很大的口子。最后飞机重重地摔了下来，两侧的起落橇都折断了。幸运的是，奥维尔并没有受伤。

和去年9月一样，记者和一些观众冲到事故现场，威尔伯也冲了上去，当看到失事飞机旁边有一位摄影师时，他失去了以往的自制力，就像对待在勒芒的那位摄影师一样，他捡起一根树枝就朝那个人扔过去，然后要求对方把曝光的底片交出来，那位摄影师只好照做。

这一天并不顺利。（威尔伯后来向那位摄影师道了歉，原来对方是陆军部的一名官员。）但是，兄弟俩已经有了很多应对逆境的经验，而且他们像以往一样，是绝对不会放弃的。

第二天，奥维尔回代顿去准备一套新的蒙皮，7月7日回到迈尔堡重新开始工作。7月21日，凯瑟琳来和哥哥们会合，当天下午，她目睹奥维尔驾驶飞机以大约每小时44英里的速度进行了10分钟的短暂飞行，比威尔伯在欧洲试飞时的速度还要快，于是她很开心地把这个消息告诉了家里人。

7月25日，星期天，按照莱特兄弟的习惯，这天是休息日，结果传来了令人震惊的消息。法国飞行员路易·布莱里奥驾驶他那架简易且动力不足的“布莱里奥XI号”单翼机飞越了英吉利海峡。凌晨快到5点的时候，他从加来（Calais）附近的巴拉奎斯（Les Baraques）起飞，然后降落在多佛城堡（Dover Castle）旁边的诺斯菲尔德（Northfield）草原，在差不多20分钟的时间内，他在水上飞行了23英里。

碰巧，哈特·伯格和查尔斯·德兰伯特当时就在多佛，离布莱里奥着

陆的地方并不远。德兰伯特也一直计划着飞越英吉利海峡，他和伯格此行是来寻找可以降落的地点的。

酒店的一名服务员在凌晨4点45分的时候叫醒了他们，说酒店的电报员刚刚收到消息说布莱里奥已经离开了法国。伯格在写给威尔伯和奥维尔的一封长信中说，他和德兰伯特在3分钟之内就跑下楼，来到外面的沙滩上。仅仅几分钟后，他们又收到了一通电话留言，说布莱里奥已经降落在多佛城堡的另一边了。

伯格还在信中写道："你能从报纸上了解到全部的细节，我只能补充一个事实，那就是我和布莱里奥长谈过一次后才知道事实上他还在我的房间冲了澡，而且那天他后来一直都穿着我的衣服。"

> 他告诉我，当飞到海峡上空时，他感觉经历着自己一生中最疯狂的时刻。他飞了完整的两圈，在落地时，他的飞行器就正对着大海。前起落架和螺旋桨叶片折断了，但单翼机的机翼和尾部都完好无损。布莱里奥也没有受伤。

在华盛顿，凯瑟琳写信向主教保证，兄弟俩根本没有受到布莱里奥成功飞越英吉利海峡这一事件的影响。大西洋两岸的众多媒体都在报道这一事件，兄弟俩也对布莱里奥的表现给予了应有的称赞，用"了不起"来形容这一次的成功。威尔伯在接受《纽约时报》的采访时说："我很了解他，他就是那种能完成这样壮举的人。他显然是一个毫无畏惧的人，对于他要做的事情，他是一定要完成的。"

奥维尔在采访时指出，布莱里奥之前在飞行时发生的许多次意外事故，都是由于他几乎无法控制飞行器，而且他对布莱里奥的成功感到很惊讶。当威尔伯被问到他和奥维尔是否会尝试在欧洲的飞行大会，比如在兰斯举办的比赛上争取一些奖项时，威尔伯给出了否定的答案。不过原因他并没有说，那就是他们要把时间用在更值得的地方。

尽管如此，在整个法国，乃至世界上的很多地方，布莱里奥的成功

都仅仅被视作法国航空业蓬勃发展的一个前奏，而《纽约时报》在当年早些时候就已经预测到了法国的崛起。

不可思议的是，迈尔堡的一切工作都变得顺利起来。7月27日傍晚，奥维尔带着作为乘客的弗兰克·拉姆（Frank Lahm）中尉进行正式的续航力测试，他们在1小时12分钟的时间内绕场地飞行了79圈，飞行高度为150英尺，这次飞行不仅通过了测试，还打破了威尔伯去年在勒芒创造的世界纪录。据估计，现场有8 000名观众观看了这次表演，其中就包括塔夫脱总统。

7月30日，星期五，按照军方的要求，奥维尔进行了一次正式的跨地区速度测试。飞行线路为迈尔堡到弗吉尼亚州亚历山大市，往返距离超过10英里。尽管飞行速度的记录不尽相同，但都在每小时42~45英里，奥维尔毫无疑问地通过了测试。

在响亮的汽车喇叭声和欢呼声中，飞机非常平稳地降落在地上。威尔伯向飞机跑去，脸上露出灿烂的笑容。他们将会与陆军部签订协议，对方要支付的价格为3万美元，这个数字一定会成为头条新闻。不过更重要的是，他们自己的国家最终完全认可了他们的成就。

凯瑟琳在信中写道："奥维辉煌圆满地完成了迈尔堡的试飞任务。"而就在10个月前，她还坐在后方医院的病床边怀疑奥维尔还会不会有足够的力量再次行走。

3

《芝加哥论坛报》的报道称，法国人对于航空业进步所表现出的那种热切的关注在美国人看来是很难理解的，而在定于夏季举办的各种航空活动中，最重要的就是兰斯的"飞行大会，人们预计在那里会发生了不起的事情"。

兰斯飞行大会将会成为世界上第一场国际航空赛事，并完全由法国

的香槟企业资助，其官方名称为“香槟杯大型航空活动”（La Grande Semaine d'Aviation de la Champagne）。而参加此次赛事的法国航空界的明星有亨利·法尔芒、路易·布莱里奥，以及莱特兄弟的两个学生：查尔斯·德兰伯特和保罗·蒂桑迪尔（他将驾驶在法国制造的莱特飞机），美国人格伦·柯蒂斯（Glenn Curtiss）在莱特兄弟拒绝参赛后被美国航空俱乐部选中前去参赛。

31岁的柯蒂斯身材瘦弱，有些腼腆，他是一名非常严肃的参赛者，他和莱特兄弟一样，最早在他的家乡纽约哈蒙兹波特（Hammondsport）做自行车修理工，之后开始制造摩托车，并参加比赛。（他成为美国第一位广受欢迎的摩托车冠军，他骑摩托车的时速能达到130英里，是“世界上最快的人”。）

他对航空业的兴趣开始于一个名叫汤姆·鲍德温（Tom Baldwin）的热气球驾驶员要求他为一艘飞艇制造一台轻型发动机。1906年9月，鲍德温和柯蒂斯曾经去代顿，在莱特兄弟的自行车店里见到了威尔伯和奥维尔。鲍德温认为柯蒂斯问莱特兄弟的问题太多了，不过，他后来说，他们“就像学生一样坦率”。一年后，柯蒂斯遇到了亚历山大·格雷厄姆·贝尔，后者让他担任航空试验协会的“试验主任”。

1909年，一位曾与奥克塔夫·沙尼特和塞缪尔·兰利一起共事过的航空爱好者、富有的奥古斯塔斯·赫林（Augustus Herring）和柯蒂斯成立了赫林–柯蒂斯飞行器制造公司。他们制造的飞行器依靠机翼上可活动的部分（副翼，或者叫“小翼”）来代替机翼翘曲，从而使飞机滚转和倾斜。这个想法最早是由一位年轻的法国工程师罗伯特·埃斯诺–佩尔特里（Robert Esnault–Pelterie）提出的，而且桑托斯·杜蒙特、布莱里奥和其他人都曾经尝试过。亚历山大·格雷厄姆·贝尔也对此很感兴趣，但人们并不知道他是自己研究出来的，还是从埃斯诺–佩尔特里那里得知的。并且，在莱特兄弟1906年发表的专利中，副翼已经被描述为一种“机翼翘曲”的替代品。

但对于在兰斯的柯蒂斯来说，速度是他最重要的法宝，他要驾驶的

那架新款小型双翼机拥有一台功率很强的轻型发动机，完全就是为了实现这个目的而制造的。

如果你想知道新世纪变化的速度有多快，只要先看看一年前的情况就可以了，在1908年8月的勒芒，所有人的兴奋点都集聚在一个人身上，那就是在大约150人面前驾驶一架飞机飞行的威尔伯·莱特。而今年8月在兰斯，共有22名飞行员将驾驶22架飞机飞行，巨大的看台足以容纳5万观众。

8月22日，星期天，飞行大会盛大开幕。这个时候，奥维尔和凯瑟琳再次前往欧洲，这次他们的目的地是柏林，兄弟俩已经决定，一定要在这里进行飞行展示。由于奥维尔在迈尔堡“辉煌圆满”的表现，所以他必须得去。而威尔伯则留在代顿与查理·泰勒一起专心研究发动机，并打点他最不喜欢的那些生意上的事务，其中包括在8月中旬发起的一项针对赫林–柯蒂斯公司侵犯莱特专利权的诉讼。

兰斯的飞行大会产生了超出预期的轰动效应。到最后几天，观众已经达到了20万，是看台容量的4倍。选手们比以往任何时候都飞得更高、更远，速度也更快，莱特兄弟在去年创下的每一项纪录都被打破了，而最大的赢家和最有名的选手是格伦·柯蒂斯，他获得了速度奖。

飞行大会带来的兴奋感并不仅限于法国和欧洲的其他地区，美国媒体的报道中这一点也表现得特别明显。“兰斯的飞行盛会是一次振奋人心的胜利”（《纽约太阳报》）；“让嘲笑者不再嘲笑的比赛”（《华盛顿先驱报》）；“航空锦标赛只是预示着在不久的将来天空将成为大众化的交通要道”（《辛辛那提时代明星报》）；“本周在兰斯举办的赛事标志着一个新的时代，也标志着人类历史上最雄心勃勃的一个阶段”（《亚特兰大宪章报》）。

一夜之间，柯蒂斯成了新的美国英雄。但仅仅一周后，在柏林滕珀尔霍夫机场（Tempelhof Field），在20万人的见证下，奥维尔和一名飞行学员飞行了1小时35分钟，创下了搭载乘客飞行的一项新的世界纪录。与此同时，威尔伯在纽约签字同意在美国进行第一次公开飞行。这

次展示活动是纪念亨利·哈得孙（Henry Hudson）发现哈得孙河300周年和罗伯特·富尔顿第一艘汽船在哈得孙河下水100周年的庆祝活动的一部分。威尔伯将会获得1.5万美元。格伦·柯蒂斯也会参加这次活动。

9月18日，威尔伯在前往纽约的火车上给奥维尔写了一封信，并在信中讨论了一些他可能会采取的预防措施，以防他被迫降落在曼哈顿附近的水域上。之前他想过的用橡皮管的方法已经没有意义了。“所以我又回到原来的计划，那就是在飞行器中心下方安装一艘独木舟，让它尽量靠前一些，”他还说，“当然，我不希望降落在水上，但如果实在没办法，我也会相当安全。”他计划在纽约购买独木舟。飞机已经被运到了纽约港总督岛的陆军基地，查理·泰勒将在那里与他会合。

在纽约港和哈得孙河附近的大片水域上，出现了从未见过的奇观，有20艘美国战舰在这里停泊，还有英国皇家海军的一个中队，以及来自法国、德国、荷兰、墨西哥和阿根廷的海军舰艇，此外还有渡轮、小艇、运煤船和各式各样的河船，以及巨大的豪华邮轮卢西塔尼亚号，所有的船加起来不少于1 595艘。

除此之外，纽约人还将第一次目睹飞机从这片水域上飞过。

总督岛位于曼哈顿东南半英里的上纽约湾，那里有两个机库，几乎是并排的，一个是为威尔伯准备的，而另一个是为柯蒂斯准备的。当柯蒂斯赶来查看情况时，他和威尔伯热情地互致问候，交谈了大约5分钟，说的都是关于在兰斯比赛的事情。威尔伯婉拒了对方握手的要求，说自己的手上沾满了油污。就在这时，无线电报的发明者古列尔莫·马可尼（Guglielmo Marconi）出现在现场，见到威尔伯非常激动的他不顾油污，坚持要握手。根据事先的安排，每当威尔伯或者柯蒂斯即将起飞的时候，马可尼就会从总督岛向港口的战舰发送一封无线电报，然后对方会依次向其他船只和陆地上的人举旗示意。

柯蒂斯很快就出发回到了纽约北部的哈蒙兹波特（Hammondsport），因为家乡为他准备了盛大的接风活动。

一天，在附近逗留、希望能有机会采访到威尔伯的记者们看到几个小男孩从驻军营地出来朝着卫兵走去，他们原以为那些孩子会像自己之前那样被拒之门外。结果，他们却看到了威尔伯欢迎着孩子们，脸上露出“亲切的微笑”，透过敞开的大门，记者们能看到他在“解释飞行器上的每个细节”。

9月26日，威尔伯写信告诉凯瑟琳说：“我已经在这里待了一个星期了，飞机的准备工作也基本完成了。”他住在现代风格的公园大道酒店，但在总督岛的军官俱乐部吃午餐。

> 昨天举行了海军大阅兵……晚上，那些船只和很多伟大的建筑被成千上万的电灯照亮。在这条河上10英里的距离内，几乎挤满了汽船，不过由于它们基本上全部都被笼罩在灯光之下，所以根本就无法行进。

对那些突然来采访他的记者，威尔伯说他不是来震惊世界的，而是为了让每个人都有机会看一看飞机在空中的样子。当被问到在一个停满船只的港口上空飞行是否危险时，他说一架飞机应该能够飞到任何地方。

9月28日晚些时候，格伦·柯蒂斯从北部地区返回，他当晚在总督岛上的机库里与他的飞机一起宿营，以便第二天早上进行试飞。实际上刚过6点他就起飞了，当时在场的只有他的一个朋友和一位军官。他飞行了300码的距离，然后又回到了纽约州北部。

威尔伯当晚住在城里的酒店，他直到8点才开始进行飞行前的调整，大约9点钟，他绕着总督岛进行了一次7分钟的练习，白色和银色相间的“飞行者”看起来和往常一样，只不过在下方挂着一艘长14英尺、用帆布包裹的红色独木舟。也就是说，最新的运输工具即将在美国本土的水域上空首次亮相，而最古老的一种运输工具将在显眼的位置随时待命，以防出现意外。

着陆后不久，威尔伯就宣布他要再飞一次。在无线电报被发出、信号旗也被举起后，他起飞了。他并没有按照预期的那样朝着哈得孙河口飞，而是转向西面，迎风飞越了两个轮渡码头，径直飞向贝德罗岛（Bedloe’s Island）上的自由女神像，然后围绕雕像，从卢西塔尼亚号上方低空飞过，当时卢西塔尼亚号正要离开港口启程前往利物浦。现场有成千上万的人在观看。曼哈顿南端的炮台公园（Battery Park）里挤满了观众。当威尔伯从卢西塔尼亚号上空飞过时，甲板上的乘客们都在疯狂地挥舞着帽子、围巾和手帕。

威尔伯完美地操纵着飞机，完成了一连串的骤降和转弯，但威尔伯·莱特驾驶飞机围绕自由女神像飞行的壮观景象才是人们印象最为深刻的，相比于其他任何事情而言，更多的人倾向于谈论、描写和记住这件事，《纽约太阳晚报》一位撰稿人就在一篇头版报道中这样写道：

> 有时他那架了不起的飞机只比自由女神像的底部略高一点，其离地平线非常近，看起来就像雕像周边的海鸥一样。而刹那间，它又出现在雕像的胸膛附近，然后从雕像前方平稳飞过。
>
> 在空中，莱特似乎暂停了片刻，为的是以一位美国飞行员的身份向见证着自己祖国命运的女神表示敬意。然后他突然乘着风转向东方，快速地飞跃海浪，这时港口的船发出刺耳的汽笛声，欢迎“飞行者”的到来，岸上欢呼的人们都见证了自由女神的一个孩子驾驶着一艘只需要风就能航行的飞船来拜访她了。

《哈珀周刊》将在下一期封面刊登威尔伯驾驶飞机环绕自由女神像的富有戏剧性的照片，标题就是“纽约港的一种新型海鸥”。

据说，威尔伯在平稳着陆后，从飞机上下来对查理·泰勒说：“很顺利，查理。”查理回答：“我看也没什么问题，威尔。”

第二天从德国波茨坦传来消息说，奥维尔已经飞到了984英尺的高度，这是迄今为止飞机飞行的最高纪录。

强劲的北风使得总督岛上的威尔伯和格伦·柯蒂斯都不得不停飞了两天，也就是星期六和星期天这两天，之后柯蒂斯说他必须要离开，因为他在圣路易斯还有一份合同要履行。这样就只剩下威尔伯一个人按照约定在哈得孙河上空飞行了，所有的人都在等待着。

10月4日星期一早上，虽然北风已经减弱了一些，但风速仍然达到了每小时16英里，这比威尔伯认为理想的风速要高了很多。由于感觉到风只会越刮越大，于是他决定起飞。他找人把飞机从机库中推了出来，然后开始检查。发现油箱不满之后，他拿起一个旧油罐，自己把油加满了。

上午9时53分，他从总督岛起飞，应急的独木舟依然挂在飞机下方。这次唯一的不同之处在于，方向舵上固定了一面很小的美国国旗。这是凯瑟琳寄给他的，凯瑟琳希望他能带着这面小旗飞越纽约。

无线电报再次被发出，信号旗再一次被举起，只听见汽笛和雾角的声音。纽约的一家报纸这样写道，在城市里的很多地方，工作都陷入了停顿，办公楼的窗台和屋顶上都出现了“蜂拥的人群”，大家都是为了看“了不起的威尔伯·莱特这位代顿飞行员”在天空中翱翔的壮观景象。

从大都会人寿保险大楼这样新建的摩天大楼可以看到港口和哈得孙河的全景。而最壮观的莫过于从百老汇大道上47层高的胜家大楼高层看到的景色，这座大楼一旦建成，将成为世界上最高的摩天大楼。

当威尔伯飞越港口，然后向北转，迎着风向哈得孙河飞去时，观众们变得更加激动了。当时威尔伯已经爬升到150英尺的高度，以每小时36英里的速度前进。但是，他后来回忆说，在飞到河流上空的时候，他开始遇到一些他从来没有应对过的气流。这些气流从摩天大楼之间吹来，非常强劲而且危险，于是他不得不大幅降低飞行高度然后靠着河西岸，也就是靠新泽西州的一侧飞行。

“我的高度只比渡船稍高一点儿，然后我飞到了战舰附近，我从它们的烟囱上方掠过。我离烟囱很近，以至于能闻到冒出来的烟味。”

后来，当被问到是否有一艘英国战舰放礼炮向他致敬时，威尔伯说他不知道发生了什么，但听到有东西发出了“可怕的噪声”。

在看到位于河右侧西122街的格兰特将军墓的圆顶时，他知道自己已经飞得够远了，在完成180度的大转弯后，他开始沿着河向南飞，这一次在风的影响下，他的速度快多了。“我觉得我只用了一半的时间就飞回来了……当我经过市中心的摩天大楼时，我离河面更近，并且又向着新泽西一侧的河岸靠近了一些。”

他在返回途中受到的欢迎和在上游时遇到的一样热情，甚至更加热情。此刻，新泽西一侧的丘陵上黑压压的都是人，而曼哈顿一侧的码头和建筑屋顶也都挤得满满当当。据估计，当时有100万人在观看威尔伯飞行。

就在上午10点26分，威尔伯降落在了总督岛，距离他起飞地点只有几英尺的地方。他在空中飞行的时间是33分33秒，而在总督岛和格兰特将军墓之间往返一次的距离大约为20英里，因此他的平均时速为36英里。

尽管有狂风、摩天大楼间的阵风、汽笛声、喇叭声、尖叫的人群和放礼炮的战舰，但他还是成功了。观察凯瑟琳给他的那面很小的美国国旗就能看出风有多么可怕。在飞行开始时小旗是全新的，落地的时候它已经成了碎片。

查理·泰勒告诉记者，在威尔伯“飞行”的整个过程中，他都非常担心。

> 我双眼紧盯着胜家大楼屋顶上那面巨大的旗帜。有时，它会耷拉下来，贴在旗杆上，那么我就知道威尔伯能很好地操纵飞机。有时旗子迎风招展，几乎与地面平行了，那我就知道他有麻烦了。当旗子向外翻，顶端开始向上飞，就像周六那天的情况一样时，我简直紧张到发抖。因为我不知道在这样的强风下，威尔伯该怎么办。

威尔伯一边走一边对媒体记者说自己并没有征服天空，“一个以立马成功为目的而工作的人，只会立马变成一个傻瓜”。

不久之后，让人大吃一惊的是，他宣布在当天下午会再飞一次，而且这一次他将飞得更远，他准备围绕着曼哈顿飞行一个小时。但在大约下午4点钟的时候，当他和查理·泰勒启动飞机时，发动机的一个活塞杆的顶部突然爆炸，一声恐怖的巨响后，一个大约6英寸长、4英寸宽的元件“像炮弹一样飞了出去”，离威尔伯的头只有不到20英寸。

查理·泰勒说，这对他来说“是件好事，因为幸好没有发生在空中”。飞机被运走了，在纽约的表演也结束了。

不久之后，在10月某一天的黄昏时分，威尔伯接受了《科学美国人》杂志的采访，当被问到发动机爆炸意味着什么问题，以及未来航空业的发展方向时，威尔伯说，气缸破裂只是“偶然事件”。而航空业未来的发展方向就是“高空飞行”。

> 我们必须清楚地认识到由于地球表面的不规则而产生的空气扰动地区。从现在起，你会看到飞行者驾驶飞机飞行的平均高度将大幅提升；原因不仅仅是他们在更高的天空中发现了更有利的大气条件，还因为在发动机发生故障时，他们会有更多的时间和距离来恢复对飞机的控制或者安全地滑翔着陆。

3天后，威尔伯在马里兰大学帕克分校给父亲写信说：“星期一，我驾驶飞机沿着哈得孙河飞到了格兰特将军墓，然后返回总督岛。这是一次有趣的飞行，还很刺激。”事实也确实如此。他来到帕克分校是为了开始训练美军飞行员。

10月18日，星期一，也就是威尔伯在哈得孙河上完成飞行表演的两周之后，奥维尔和凯瑟琳正在巴黎。他们在德国的试飞活动圆满结束了，之后在回家途中短暂地在巴黎停留了一段时间。那天下午快到5点的时候，一架莱特兄弟的飞机毫无征兆地出现在天空中，这在巴黎引起

了前所未有的轰动。这不仅是第一架飞越巴黎的飞机，而且还是第一架直接从某个城市上空飞过的飞机。威尔伯在沿着哈得孙河飞行的时候，尽管离纽约很近，但也仅仅是从水上飞过。

德兰伯特伯爵几乎没有告诉任何人他的计划，甚至连他的妻子也不知道，他从巴黎东南15英里的瑞维西（Juvisy）航空港起飞。数百名在埃菲尔铁塔上的游客最先在午后金色的天空中看到了他。接着，从下面的街道传来人们的喊声："飞机！飞机！"

美国作家伊迪丝·华顿（Edith Wharton）对这一壮观景象的描述是最令人难忘的，当时她在位于协和广场的克利翁酒店（Hotel de Crillon）正门，她刚刚从专职司机驾驶的豪华轿车里出来，然后注意到有几个人在看着天空，后来她在给朋友的信中写道：

> 你知道我上周一遇到了什么事吗？在克利翁酒店门口，我刚从车里出来，就看到两三个人在看着天空。我也看了一下，结果发现有一架飞机在很高的地方飞着……就在协和广场上空。它斜着穿过广场，而且居然比方尖碑还要高，它朝着金色的夕阳飞去，在周围快速移动的云彩之间，还出现了一轮新月。飞机朝着万神殿的方向飞越了塞纳河，然后消失在一群恰好飞越天空的鸟儿中，接着出现在更远的地方，在云的衬托下就像一个小点儿，最终它消失在暮色中。这是由德兰伯特伯爵驾驶的一架莱特兄弟的双翼飞机，他刚从瑞维西那里飞过来，这是飞机第一次飞越这个伟大的城市！！你不知道我心里有多激动，也想象不到我是在怎样的情形下第一次看到飞机飞过！

她没有提到的一点是，德兰伯特爵士能够从当时世界上最高的建筑埃菲尔铁塔上空飞过，他的飞行高度至少达到了1 300英尺，确实是"很高"。

在德兰伯特返回并着陆的时候，消息已经传到了瑞维西。有上千人

聚集在那里迎接他。当他从飞机上走下来时，“脸色有些苍白，但显得很兴奋”，记者和围观的人群瞬间就把他吞没了。让他大感吃惊的是，奥维尔和凯瑟琳也在那里。人们并不知道他们是如何得知这个消息，又是如何到达瑞维西的。

德兰伯特坚持说，自己并不是某一刻的英雄。然后他转向奥维尔说：“这一位才是真正的男人，我只是驾驶员，而他是发明家。”当然他指的是奥维尔和威尔伯。“美国万岁！我的成功要归功于那个国家。”

威尔伯、奥维尔和凯瑟琳回到家后几乎没有时间打开行李，因为他们的时间和注意力都集中在进行业务决策和解决专利问题上，威尔伯一天去了纽约，另一天又去了华盛顿，接着威尔伯和奥维尔又一起去了纽约，然后威尔伯又一个人去了一次。除了圣诞节期间，这样的情况一直延续到新年。

莱特的飞机制造公司终于成立了，办公地点就位于纽约的第五大道。在代顿，莱特兄弟的制造厂也正式破土动工。还有更多为兄弟俩举办的晚宴，以及更多的奖章和奖项，包括史密森学会授予的第一块兰利勋章（Langley Medal）。当然还有更多的专利诉讼。

随着越来越多的人参与飞行，重大事故和死亡人数也在增加。在法国，飞行员尤金·列斐伏尔（Eugene Lefebvre）、费迪南德·费伯（Ferdinand Ferber）和莱昂·德拉格朗热都在坠机事故中丧生。

对威尔伯来说尤其痛心的就是，从1910年1月开始，他与奥克塔夫·沙尼特开始了一场令人遗憾的争吵，并且一直持续到春天。沙尼特认为莱特兄弟对格伦·柯蒂斯提起诉讼是“铸下了大错”，他在写给《航空学》杂志编辑的信中也是这样说的。沙尼特特别指出，他并不认为“机翼翘曲”的想法是莱特兄弟的原创。

在注明日期为1月20日的一封信中，威尔伯明确地告诉沙尼特：“我们认为，全世界几乎普遍通用的横向操纵系统确实完全归功于我们。”沙尼特在回信中写道：“我的朋友，恐怕你往常那种准确的判断力

已经被对于巨大财富的渴望扭曲了。”

此外，沙尼特被威尔伯在波士顿的一次演讲时说的话激怒了，威尔伯在演讲中提到了1901年沙尼特是如何“出现在”莱特兄弟位于代顿的自行车店里的。沙尼特认为，这种说法给人的印象就是他是自己上门去找的威尔伯的，而事实上是威尔伯在1900年先给沙尼特写信打听消息的。

威尔伯和奥维尔觉得沙尼特的信简直“难以置信”，威尔伯在写给沙尼特的一封最长的信中也表达了自己的震惊。对于沙尼特指责贪婪已经牢牢控制了兄弟俩的说法，威尔伯只是简单地否认道：“你是我们认识的人当中唯一一个提出过这种指责的人。”接着，他把怒火集中在沙尼特留给法国人的印象上，那就是他和奥维尔只不过是沙尼特的“学生和附庸”，而事实上直到现在，沙尼特从来没有对兄弟俩发明机翼翘曲的说法提出过任何质疑。

> 不管是在1901年，还是在接下来的5年里，你都没有以任何方式暗示过我们，我们的横向操纵系统一直以来就是飞行术的一部分……如果这个想法确实很早之前就出现在飞行术中，那么一个重要到连归私人所有都会被认为有扼杀飞行术之嫌的系统居然从来没有被人提到过，这就有点不同寻常了，而且在我们之前研制的所有飞行器中也不包含这种操纵系统。

威尔伯显然希望这场争端能够平息，于是他在结尾处用比较温和的口气说：“如果有任何事能帮助大家厘清事实，让你和我们都满意的话，我们不仅愿意而且迫不及待地要去做我们该做的……我们不愿和一个我们应该对他保留一份感激之情的人争吵。”

将近3个月的时间过去了，沙尼特并没有回信，威尔伯再一次写信说：“我弟弟和我并没有太多的知己，也不会轻易放弃其中的哪一个。”

> 我相信，除非我们能完全理解你的感受，而你也能理解我们的

感受，否则我们的友谊会变得更加淡薄，而不是更加深厚。由于无知或者轻率，每个人都会碰触到对方的痛处，带给对方不必要的痛苦。我们非常重视我们在早期的奋斗阶段获得的友谊，不愿意看到它由于未化解的误会而消逝，而这一切或许可以通过坦诚的交谈来挽回。

几天之后，沙尼特回复说，威尔伯的信很令人高兴，还说他身体状况不佳，正准备前往欧洲。“我希望当我从欧洲回来后，我们能恢复以前的关系。”

在代顿，除了2月的一个星期比较寒冷以外，整个冬天都异常温暖。2月16日，莱特主教在他的日记中写道下了一英尺多厚的雪。而在2月18日，又下了一场大雪。不过到了第二天，“雪融化得特别快”，他花时间打掉了屋顶的冰柱。到3月的第一个星期，雪已经“完全消失”了。每天都是“晴朗温暖的好天气”。他的日记开头全部都是“美丽的天气”“好天气”“春天的天气”“最美丽的天气”这类描写，一直持续到4月份。

代顿西区，霍桑街和莱特家看起来和春天之前没什么差别。去年秋天举办庆祝活动时挂的旗帜、彩旗和日式灯笼都不见了。一切都和以前一样。西三街的自行车店和从去往西姆斯站和赫夫曼草原的城际有轨电车上看到的景色也一如往常。

莱特兄弟也没有变。他们所看到的和所做过的一切让他们拥有了前所未有的荣耀，但所有迹象都表明，这些荣耀丝毫没有改变他们，也没有冲昏他们的头脑。人们都说他们不会吹嘘、不会自夸，也没有变得骄傲自大，事实也是如此，这一点几乎和他们非凡的成就一样令人非常钦佩。就像试飞现场的一位撰稿人所写的那样：“他们总是一如既往的冷静，像‘世外高人’一样。”凯瑟琳尽管在旅行中受到了极大的关注，但似乎和往常没什么两样。

莱特小姐固执地认为波城是一个非常有趣的地方，尽管她的哥哥威尔伯总是对此露出不自然的微笑。当然他会承认在德国有一个很漂亮的地方，但如果你想看到风景秀丽的村庄，他觉得其实没必要跑到比西姆斯更远的地方。俄亥俄州对他来说已经足够好了。奥维尔也认同这一点，不过他会委婉地建议说，如果你不爬到1 000英尺高的地方，就看不出它最美的样子。

如果说兄弟俩有什么担心或烦恼的事，那就是针对柯蒂斯公司提出的专利诉讼。不过他们对自己的案子很有信心，因为他们在新闻界和国家层面上都得到了强有力的支持。《纽约时报》称：“一个非常重要的事实就是，在莱特兄弟取得成功之前，所有驾驶比空气重的飞行器的尝试都以令人沮丧的失败告终，但自从他们证明了这个事情可以做到之后，每个人似乎都能做到了。”

而认为莱特兄弟申请的专利会阻碍航空业进步的观点也没有受到太多人的重视。《基督教科学箴言报》写道：“贝尔教授坚持认为他的权利并没有妨碍电话使用量的增长，托马斯·爱迪生为保护自己的发明而进行的众多诉讼也并没有将它们中的任何一项排挤出市场之外。”而且威尔伯和奥维尔比任何人都清楚，如果一个想法的发展过程已经被完全记录下来，而且几乎每一个阶段都有完整的书面记录或照片，那这个观点就是他们的。

1910年5月25日，星期三，莱特主教在他的日记中写道代顿的“天气特别好”。而对于莱特家族来说，这一天也是一个非常重要的日子。

兄弟俩邀请了代顿飞机俱乐部的成员和朋友、邻居、所有感兴趣的人来到赫夫曼草原观看奥维尔的飞行表演，现场围观的人群足有两三千人。城际电车上十分拥挤，试飞场地旁边的道路上停满了汽车，卖冰激凌和三明治的小贩们也已经开始营业了。

后来有报道称，奥维尔驾驶飞行器表演的方式让观众们全程都在踮着脚尖。“上一分钟，他会从地上掠过，而下一分钟他又像箭一样射向

空中。”他还飞出了“8”字形，并以最“出色的方式”完成了所有的扭转和转弯。最令人震惊的是，他的飞行高度达到了让人难以置信的2 720英尺。莱特家的所有人，主教、威尔伯、凯瑟琳、罗伊希林、洛林和他的妻子以及孩子们都在现场，他们见证了兄弟俩在家乡的土地上向家乡父老展示自己所取得的非凡成就。

在威尔伯和奥维尔一起工作的这几年里，他们从来没有一起飞行过，这主要是因为他们考虑到如果出现什么意外使他们中的一个遇难的话，另一个人还能继续完成剩下的工作。但是在今天的赫夫曼草原上，就在他们研制出有史以来第一架实用类飞行器的地方，他们俩并排坐在飞机上，飞机在奥维尔的操纵下飞向空中。

对当时以及后来的很多人来说，这似乎是他们在表明他们已经完成了自己所要做的一切，因此也就没有理由不一起享受一次飞行的快感了。

在霍桑街7号居住的直系亲属中，只有莱特主教还没有坐过飞机。世界上还没有像他这样高龄的人曾经飞行过。从一开始他就和兄弟俩站在一起，竭尽全力地帮助他们，从未对他们或者他们的抱负失去过信心。如今，82岁的他在人群的欢呼声中，走到了起飞点，奥维尔毫不迟疑地要求他上飞机。

他们起飞了，在大约350英尺高的地方，环绕赫夫曼草原翱翔了足足6分钟，在此期间，主教始终在说一句话：“再高一点，奥维尔，再高一点！”

尾声

1911年6月，威尔伯·莱特在柏林带着一位德国飞行员进行了一次短暂的训练飞行，之后他就再也没有飞过了，他转而忙于打理生意上的事情和应对激烈的诉讼。从一开始，莱特公司就需要大量的时间和精力来经营，但没完没了的专利侵权诉讼给兄弟俩带来了很大的压力。威尔伯在写信给一位在法国的朋友时说："当我们想到假如我们能把这些时间都用来试验，我们将会取得怎样的成就时，就会感到很难过，但是处理事情总是比和人打交道更容易，没有人能完全按照自己的选择来掌控自己的生活。"

对兄弟俩来说，最重要的事情是公正且持久地确立他们飞机发明者的身份，而这不仅是钱的问题，还与他们的声誉有着重要的利害关系。他们对自己的成就感到非常自豪，这一点完全可以理解。他们总共提起了9宗诉讼案，而别人起诉他们的有3宗。最终，他们在美国法院的每一场官司都打赢了。

直到1910年10月，奥克塔夫·沙尼特才从欧洲回来，但还没来得及和威尔伯见面，他就于11月23日在家中去世，享年78岁。一听到这个消息，威尔伯立马踏上开往芝加哥的火车去参加葬礼，后来，他在《航空学》杂志上发表了一篇长文悼念沙尼特，在文中，他毫无保留地谈了自己的感受。

> 他的著作非常清晰易懂，让大批读者能从一种更易理解的角度认识飞行问题的本质，而且要不是他，这些人可能永远都不会考虑这个问题……他是最有耐心的，也是最善良的，很少有人能像他一样得到如此多人的尊敬和爱戴。

1911年，威尔伯在欧洲花了整整6个月的时间来处理生意和法律方面的事务。除此之外，他要么往返于纽约和华盛顿之间，要么就在代顿参加董事会会议，这一切开始让他感觉疲惫不堪。用奥维尔的话来说，他“每次回家，都累得脸色苍白”。

与此同时，莱特家决定要建造一座更加宏伟的新房子，就像位于代顿东南部奥克伍德（Oakwood）郊区的那座内战前的老南方宅邸一样。由于当时威尔伯在欧洲，所以基本上所有的房屋规划工作都是在奥维尔和凯瑟琳的监督下完成的。威尔伯唯一一次对这件事表现出兴趣，就是在要求要有自己的房间和浴室的时候。

1912年5月的第一周，威尔伯病倒了，他的身体和精神都彻底崩溃了，每天都在发高烧。他再次被确诊患上了可怕的伤寒，在意识到自己的处境后，他派人请来律师，并口述了遗嘱。

家人们轮流守在他的床边。莱特主教在5月18日的日记中写道：“威尔伯不太好。”5月28日，他又写道，威尔伯“越来越虚弱”。

1912年5月30日，星期四，威尔伯·莱特于凌晨3点15分，在位于霍桑街7号的家中去世，享年45岁。

主教写道：

> 他的生命虽然短暂，但却充满意义。他拥有无穷无尽的智慧和从容镇定的性情，他自强不息、谦虚为怀，既有发现真理的慧眼，又有坚定追求的勇气，他虽死犹生。

无数表达哀悼之情的电话和电报从朋友、邻居以及全国和世界各地涌来，当天下午就有1 000封电报。在接下来的几天里，报纸上接连刊登了感人的悼词。根据代顿当地的一家报纸报道，送到莱特家的鲜花能装满一节火车车厢。

尽管家人们更愿意举行一场私人葬礼，但最终他们还是在第一长老

会教堂举行了公开的遗体告别仪式，据估计在此期间，约有25 000人从威尔伯的棺材旁边经过。在简短的仪式之后，威尔伯的遗体被安葬在伍德兰公墓的家族墓地中。

主教写道：

> 威尔伯已经长眠于地下了！我们每个人都深受打击。大家都觉得他不可能离开。也许奥维尔和凯瑟琳是最伤心的，他们都没怎么说话。

在接下来的5年里，莱特主教继续和奥维尔以及凯瑟琳生活在一起。尽管他不再四处传教，但仍然非常有活力，由于家庭的富裕程度大大提高，他的生活和孩子们的生活一样在各个方面都有了很大的变化。他很喜欢坐着奥维尔驾驶的新汽车去很远的地方旅游。1914年春天，在霍桑街7号住了42年的3个人搬进了在奥克伍德新竣工的宅邸，这是一座由柱子支撑的白砖建筑，他们自豪地将其命名为霍桑山。1916年，奥维尔邀请父亲和妹妹去加拿大度假，他们在乔治亚湾（Georgian Bay）的一个岛上租了一所房子，然后在那里住了一整个夏天。那是一段非常快乐的时光，后来奥维尔买下了一个只属于他们的岛屿，为的是以后每年夏天都能来。

主教一直在坚持阅读，为宗教刊物撰写文章，同时享受着他的晨间散步。10月的一个星期六，他和凯瑟琳以及奥维尔在代顿参加了一场为妇女争取选举权的游行活动。根据他的判断，他是队伍中最年长的人。

米尔顿·莱特主教于1917年4月3日去世，享年88岁。

凯瑟琳再也没有回去教书，她大部分时间都待在欧柏林学院，投身于像妇女参政运动这样的事业，同时为奥维尔提供尽可能多的帮助。1913年，她又一次陪同他前往欧洲的伦敦、柏林和巴黎出差。

在忠诚的卡丽·格伦巴赫的照料下，他们一直住在霍桑山，相处得

也很愉快，直到1926年，52岁的凯瑟琳宣布她要嫁给欧柏林学院的一位老同学亨利·J.哈斯凯尔（Henry J.Haskell），哈斯凯尔是一位鳏夫，也是《堪萨斯城明星报》（*Kansas City Star*）的记者。他们都是欧柏林学院的董事会成员，而且已经交往了一段时间，尽管奥维尔认识哈斯凯尔，并且认为他是莱特家族的朋友，但还是勃然大怒，伤心欲绝。当凯瑟琳坚持要在欧柏林学院举行婚礼时，奥维尔拒绝出席，甚至拒绝和她说话，他感觉自己遭到了背叛。

在奥尔维所有的“反常时期”中，这一次是最严重，也是最令人遗憾的，而对于凯瑟琳来说，这也是极其痛苦的回忆。她搬到了堪萨斯城。两年后，奥维尔在听说她因肺炎濒临死亡的消息时，仍拒绝去看她。直到最后一刻，他才改变了主意，最终他及时赶到，陪伴她走完了生命的最后一段旅程。

凯瑟琳于1929年3月3日去世。她的遗体被运回代顿，和父亲、母亲和威尔伯一起葬在伍德兰公墓。

1910年5月，威尔伯和奥维尔在赫夫曼大草原一起完成了飞行表演，在那之后，威尔伯实际上就不再飞行了，而奥维尔则继续驾驶莱特飞机飞行了7年。1910年9月，他成功飞越代顿，而在他之前，还从未有人这样做过。几周后，他在驾驶莱特公司新款的“Baby Grand”飞机时，速度了达到每小时80英里。几年之后，他开始试验一种新型的莱特水上飞机，然后回到基蒂霍克进行滑翔试验，在此期间他创下了滑翔近10分钟的纪录，这一纪录一直保持了10年。1913年，在两个月的时间内，他完成了约100次飞行，并尝试驾驶单螺旋桨飞机。1914年，他的水上飞机坠入迈阿密河，他险些丧命。

奥维尔曾希望自己在有生之年能一直飞行，但在1918年，由于快10年前在迈尔堡的那次坠机使他的身体始终处于痛苦和僵直的状态，46岁的他不得不放弃这一打算。在那一年，他卖掉了莱特公司，并在市中心一座不起眼的单层砖砌建筑中建立了自己的莱特航空实验室，他打算把自己的精力都集中在科学研究上。

对于莱特兄弟来说，他们的努力和成就所带来的经济回报尽管没有很多人想象的那么多，但也是相当可观的。威尔伯在遗嘱中给哥哥罗伊希林、洛林还有凯瑟琳分别留下5万美元。而他剩余的价值12.6万美元的个人财产则留给了奥维尔。随着莱特公司的成功和被出售，奥维尔获得了更多的利益。到他去世时，他的总财富达到了106.710 5万美元，相当于现在的1 030万美元。尽管这在当时也算是一笔巨大的财富，但与同时代的很多千万富翁相比，几乎算不上什么。

奥维尔坚持说，如果钱是他和威尔伯工作的主要目的，那他们就会尝试一些前景更好的事业。他认为很公平地说，他只是有钱，而算不上富有，他还常常引用他父亲的话说："你拥有的所有钱财，只要能让你不成为别人的负担，就足够了。"

在威尔伯死后的几年里，奥维尔不得不独自面对持续不断的诉讼所带来的负担和沉闷。此外，他被史密森学会的负责人查尔斯·D.沃尔科特（Charles D.Walcott）给激怒了，后者在格伦·柯蒂斯的帮助下，为了恢复塞缪尔·P.兰利的声誉不惜诋毁莱特兄弟的名声。

他们先是让大家相信兰利的失败是由于发射装置的故障，而不是飞行器本身的问题，然后决定对尘封已久的"空中旅行者"再次进行测试。但媒体并未披露的一点是，柯蒂斯对"空中旅行者"进行了重大改造，因此在1914年再次测试的时候，这架飞行器取得了成功，史密森学会公开表示："塞缪尔·P.兰利教授设计并制造了第一架能够持续飞行的载人飞行器。"

在"空中旅行者"作为展品被送回史密森博物馆之前，沃尔科特下令让人将其还原到1903年的原始状态。

在知道柯蒂斯等人的所作所为之后，奥维尔勃然大怒，这是完全可以理解的。之前，当他和威尔伯准备把他们1903年研制的"飞行者"交给史密森学会时，被沃尔科特拒绝了。1928年，奥维尔把这架1903年的"飞行者"送到英国，暂借给伦敦科学博物馆。直到那个时候，史密森学会的董事会才最终通过了一项决议，声明"莱特兄弟第一次成功地驾

驶动力驱动且比空气重的航空器进行载人飞行”。但又过了20年，莱特兄弟在1903年制造的“飞行者”才从伦敦回到美国，并在史密森博物馆中展出，而那时奥维尔已经去世了。

更让人伤脑筋的是那些其他人的故事，那些人据说在莱特兄弟之前就成功完成了飞行，其中最让人恼火的是一个名叫古斯塔夫·怀特黑德（Gustave Whitehead）的德裔美国人，据说他于1901年和1902年在康涅狄格州驾驶自己研制的飞机飞行。尽管这个故事没有任何依据，完全是假的，但是多年来一直吸引着人们的注意力，最终奥维尔觉得有必要亲自揭开对方的真面目。1945年他在《美国航空服务》（*U.S.Air Services*）上发表了一篇题为“怀特黑德的虚构飞行”的文章，明确指出怀特黑德是一个妄想狂。奇怪的是，尽管怀特黑德的故事无凭无据，但一直被无数人津津乐道。

航空业始终保持着越来越快的发展速度，这远远超出了奥维尔或与他同时代的任何人的想象，而且从第一次世界大战开始，飞机就成了一种在人类经验中前所未有的军事武器。

1927年，年轻的查尔斯·林德伯格（Charles Lindbergh）飞越大西洋，从纽约来到巴黎，这一壮举曾被莱特兄弟认为是不可能的事。林德伯格一回到美国，就特意来到代顿霍桑山向奥维尔表示了敬意，这件事在当地引起了很大轰动，自从莱特兄弟18年前从欧洲载誉归来后，在代顿就再也没有发生过像这样振奋人心的事情了。

奥维尔还目睹了第二次世界大战中巨大的轰炸机所造成的骇人听闻的伤亡和毁灭，在几次采访中，他竭尽全力为自己和威尔伯辩解。

> 我们原本希望自己发明的东西能给世界带来持久的和平。但我们错了……不，我一点儿也不后悔自己发明了飞机，尽管没有人会比我更强烈地谴责它所造成的破坏。我对飞机的态度和对火的态度是一样的。也就是说我对火灾造成的所有严重的损失感到遗憾，但我认为有人发现如何生火，以及我们学会如何利用火做各种有用的

事情对人类来说是很有好处的。

随着时间的推移，奥维尔越发表现出远离社会圈子的倾向，但他还是觉得自己有义务出席以他的名义举办的一些公开活动，这样做其实在很大程度上是为了纪念威尔伯。奥维尔获得了哈佛大学、辛辛那提大学、密歇根大学和欧柏林大学的名誉学位。1919年，他获得了耶鲁大学的荣誉硕士学位，而差不多40年前，威尔伯一直希望自己能考入这所大学。

奥维尔在奥克伍德参加了莱特图书馆的落成典礼，而图书馆所在的公园已经被命名为凯瑟琳·莱特公园，他还同意将莱特自行车店和霍桑街7号的住宅从代顿迁到位于密歇根州迪尔伯恩市格林菲尔德村庄的亨利·福特（Henry Ford）户外博物馆，在威尔伯71岁诞辰那一天，奥维尔还出席了博物馆的开馆仪式。

在众多的莱特纪念碑中，1920年人们在勒芒为威尔伯修建的那一座是最早的。而最大的莱特纪念碑落成于1932年，位于基蒂霍克的“斩魔山”，当时奥维尔还去现场代表威尔伯和他自己接受了这座纪念碑。在能够俯瞰赫夫曼草原的莱特兄弟山上，还有一座为威尔伯·莱特和奥维尔·莱特而建的纪念馆。1945年，美国海军一艘名为“莱特号”的航空母舰下水。

在卡丽·格伦巴赫的照料下，奥维尔一直住在霍桑山，他比威尔伯多活了36年。他见证了喷气式推进技术对航空业的改变、火箭的发明，以及1947年人类成功突破音障。

1948年1月30日晚上10时30分，奥维尔在代顿的迈阿密谷医院（Miami Valley Hospital）因心脏病发作去世，享年77岁。他和自己的母亲、父亲，还有威尔伯和凯瑟琳一起被安葬在伍德兰公墓。

据说，奥维尔自始至终都是一位完美的绅士，“礼貌到几乎有些过分的地步”，他总是穿戴整齐、鞋子锃亮。而且大家都知道他开车的速

度极快，以至于奥克伍德的警察在碰到开车去市中心实验室的奥维尔时，都会吓得闭上眼睛、屏住呼吸。

1969年7月20日，另一位在俄亥俄州西部出生并长大的美国人尼尔·阿姆斯特朗（Neil Armstrong）登上了月球，为了向莱特兄弟致敬，他随身带着从1903年那架“飞行者”的机翼上取下的一小块平纹细布。

致谢

首先，我要向无与伦比的美国国会图书馆及其工作人员致以最诚挚的感谢。众多有关威尔伯·莱特和奥维尔·莱特的文献，包括信件、日记、技术文件、档案和兄弟俩准备的提案，以及很多鲜为人知的私人家庭文件都是在这里找到的。

难得的是，这些文献都很有深度和广度，而且非常详细。遗憾的是，在当今这个时代，已经很少有人写信或者坚持记日记了，莱特家族留下的文字能让人回想起那个与现在截然不同的时代，也让我们看到这些文献在让历史重获生机的过程中所发挥的巨大价值。莱特家里的每个人，不管是父亲、儿子，还是女儿，都很少会写一些无聊平淡的事情，也几乎不会有词不达意的情况。而他们对彼此说的很多话，尤其是只对彼此说过的那些话是非常重要的。国会图书馆收藏的家庭信件总数超过了1 000封。除此之外，很多兄弟俩留下的剪贴簿同样也是让人惊喜连连的信息宝库。

在图书馆的工作人员中，我要特别感谢我的老朋友，手稿阅览室的主管杰夫·弗兰纳里（Jeff Flannery）、资深档案专家劳拉·J.凯尔斯（Laura J.Kells）、科学手稿历史学家和研究莱特兄弟的专家莱恩·布鲁诺（Len Bruno）和迈克尔·克莱因（Michael Klein）。自己观看和聆听劳拉·凯尔斯解释兄弟俩保留的那些真实的技术日志和数据手册（尤其是与基蒂霍克关键的试飞阶段有关的那些资料）确实是一次令人兴奋的经历。

和许多着手研究莱特兄弟的人一样，我还要感谢美国国会图书馆已故的马文·W.麦克法兰（Marvin W.McFarland）具有里程碑意义的著

作，他在1953年编辑出版了《威尔伯·莱特和奥维尔·莱特文集，1899—1948（两卷本）》。光是他大量的脚注就具有独一无二的价值。

在与迈克·希尔（Mike Hill）一起共事的这么多年来，他一直凭借自己专业的研究，尤其是对图书馆馆藏的深入研究为我提供巨大的帮助。他还和我一起走过了莱特兄弟的故事所涉及的整个地理路线：从代顿到基蒂霍克，再到法国勒芒和波城的那些标志性的飞行场。我实在想不出比这更有效或者更好的调查研究方法了。我要再次衷心地感谢他所做的一切，他简直是我的幸运之星。

梅丽莎·马尔凯蒂（Melissa Marchetti）从一开始就如同上帝的恩赐一般，除了一章又一章地录入和修改我的草稿之外，她还参与了很多研究工作，编制了参考书目，并与迈克·希尔一起完成了引文来源的整理。在巴黎工作的贝齐·巴迪（Betsy Buddy）在研究方面也提供了必不可少的帮助，她还翻译了大量的新素材。我非常感谢她的无私付出。

我的女儿，多丽·劳森（Dorie Lawson）为了让这个项目顺利地进展下去，想方设法地做了很多事情，她理应受到嘉奖。

史密森学会对莱特兄弟的影响是很大的，而且对于任何一个想了解莱特兄弟巨大成就及其历史影响的人来说，也一定意义非凡。在这里的国家航空航天博物馆就悬挂着1903年最早的那架“飞行者”。而且在这里还可以找到很多其他的关键信息和大量的文件档案。

在刚开始写这本书的时候，我得到了汤姆·克劳奇（Tom Crouch）的大力帮助，他是航空航天博物馆资深的航空策展人，也是一流著作《主教的儿子们：威尔伯·莱特和奥维尔·莱特的一生》的作者。我很感谢他慷慨地腾出时间和我谈论兄弟俩的事情，他还领着我和迈克·希尔参观了在杜勒斯机场的史密森博物馆乌德沃尔－海兹（Udvar－Hazy）中心展出的莱特飞行器。

我要感谢彼得·贾卡布（Peter Jakab）在多年后的一次午餐时提

出的意见和见解，他是史密森学会另一位研究莱特兄弟的专家，和里克·扬（Rick Young）合作编辑了一本优秀的文集——《威尔伯·莱特和奥维尔·莱特书信集》。

位于俄亥俄州代顿市的莱特州立大学（Wright State University）收藏了大量具有非凡价值的影像资料，从这些照片中，我们可以了解莱特兄弟的家庭生活和上百次试验的细节，而且这些照片大部分都是他们自己拍摄的。和这些藏品以及知识渊博的档案管理员丹恩·杜威（Dawne Dewey）及其助手约翰·阿姆斯特朗（John Armstrong）一起度过的那段愉快的时光对我的帮助很大。我还要感谢丹恩·杜威编辑了《莱特主教日记，1857—1917》这本书，它对我来说不仅是重要的资料来源，也是一本非常值得读的好书。

我要感谢迪安·亚历山大（Dean Alexander），他是代顿航空历史遗产国家公园（Aviation Heritage National Park）的负责人，这里简直是一个莱特纪念展品的宝库。我还要感谢公园的首席历史学家埃德·罗奇（Ed Roach），他是第一个向我和迈克·希尔介绍代顿和赫夫曼草原的人，而且从那以后，他一直竭尽所能地回答我们的问题。

我还要感谢同样给我们提供帮助的教育机构和博物馆运营总监亚历克斯·赫克曼（Alex Heckman）、代顿钟琴历史公园（Dayton Carillon Historical Park）藏品总监玛丽·奥利弗（Mary Oliver）和代顿大都会图书馆（Metropolitan Library）地方史专家南希·R.霍洛兹（Nancy R.Horlacher）。

莱特家族的两位后人，阿曼达·莱特·莱恩（Amanda Wright Lane）和她的哥哥斯蒂芬·莱特（Stephen Wright）提供了很多回忆和意见，和他们在代顿一起度过的那几个晚上既有价值，又充满乐趣。和他们建立起的友谊是这项工作给我带来的回报之一。

在基蒂霍克，有很多人义无反顾付出时间，伸出援手，这对我们来说意义重大。我要特别感谢第一飞行学会（the First Flight Society）的比尔·哈里斯（Bill Harris），他和我们分享了他所了解

的19世纪初外滩群岛的情况，以及很多他自己做的有价值的研究；要感谢的还有位于曼蒂奥（Manteo）的外滩群岛历史中心的主任卡利·舒尔（Kaeli Schurr）、副主任萨拉·唐宁（Sarah Downing）和档案保管员塔玛·克瑞夫（Tama Creef），位于斩魔山的美国国家公园管理局（U.S.National Park Service）下属的莱特兄弟国家纪念馆（the Wright Brothers National Memorial）的乔希·博尔斯（Josh Boles）和达雷尔·柯林斯（Darrell Collins）。比尔·哈里斯和萨拉·唐宁还看了我写的有关基蒂霍克的章节，并在出版之前提出了一些很好的建议和修改意见。

我也很感激约翰·塔克（John Tucker）以及位于纳格斯黑德（Nags Head）的第一殖民地酒店（The First Colony Inn）的工作人员所给予的友谊与款待。

弗吉尼亚州的保罗·格伦肖（Paul Glenshaw）和利亚·鲁巴尔卡巴（Leah Rubalcaba）慷慨地带我们在迈尔堡游览了一天，并回答了许多关于奥维尔轰动一时的飞行和可怕的坠机事件的问题。

我还要感谢帕特丽夏·莫拉迪安（Patricia Mooradian）、克里斯蒂安·奥弗兰（Christian Overland）、马克·格里乌瑟（Marc Greuther）、特里·胡佛（Terry Hoover）、马修·安德森（Matthew Anderson）和琳达·斯科拉鲁斯（Linda Skolarus），他们都是密歇根州迪尔伯恩市福特博物馆的工作人员，他们所做的一切让我的两次探访都有极大的收获，而且非常愉快。莱特兄弟在霍桑街7号的家，连同原始的家具陈设，以及莱特自行车店，在这里都按照原样被保存得很好，这的确能让人完全融入兄弟俩生活的世界和生活方式中，这种效果是其他任何展品都无法达到的。

在勒芒，对威尔伯·莱特在当地试飞表演的重要性了如指掌的马克·德努埃克斯（Marc Denoueix）带我们进行了一次令人满意的旅行，而在波城，对那段历史同样非常熟悉的保罗·米拉特（Paul Mirat）也使我们收获颇丰。我也很感激能有机会与勒芒著名的波勒家族中的一位

主要成员杰拉德·波勒（Gerard Bollée）交谈，并应弗朗索瓦·皮奎拉（François Piquera）的邀请，在勒芒参观了著名的汽车博物馆。当然，我还要感谢奈特捷公司（NetJets）的尼科尔·萨默斯（Nicole Sammels）机长。

我还要感谢俄亥俄州麦地那郡图书馆和麦地那郡历史协会、卡姆登公共图书馆和缅因州（Maine）的沃尔斯黑德（Owls Head）交通博物馆、耶鲁大学斯特林（Sterling）图书馆的朱迪·希夫（Judy Schiff），以及美国国家公园管理局的梅丽莎·克罗宁（Melissa Cronyn）和迈尔斯·巴杰尔（Miles Barger）。

我要向我的老朋友、著作代理人莫特·詹克罗（Mort Janklow）致敬，并再次感谢他提出的忠告和永远饱满的热情。

我的老朋友迈克尔·科达（Michael Korda）是一位作家、编辑，也是前英国皇家空军（RAF）的飞行员，我要感谢他长期以来对我的鼓励、关心和建议。还有西蒙和舒斯特（Simon & Schuster）出版公司的工作人员：卡洛琳·里迪（Carolyn Reidy）、乔纳森·卡普（Jonathan Karp）、茱莉亚·普罗瑟（Julia Prosser）、约翰娜·李（Johanna Li），以及我那位成就斐然的编辑鲍勃·本德（Bob Bender），我希望你们知道我有多么感谢你们所做的一切，并且是多么像往常一样愿意和你们一起工作。

我要衷心感谢温德尔·迈纳（Wendell Minor），他为这本书设计了绝妙的护封，还有进行内部设计的艾米·希尔（Amy Hill）。他们都是各自领域中的大师级人物，每次和他们一起工作都是一种荣幸。

我非常感谢文字编辑弗雷德·蔡斯（Fred Chase）所做的研读和改进，还要感谢丽莎·希利（Lisa Healy）和克里斯·卡鲁思（Chris Carruth）完成了索引部分的工作。

我要感谢鲍勃·多兰和哈皮·多兰（Happy Doran）夫妇、鲍勃·艾森德斯和达亚利·艾森德斯（Dianthe Eisendrath）夫妇、亚当·范

·多伦（Adam Van Doren）、杰夫·邓恩（Jeff Dunn）、迈克·巴迪、肯尼·扬、还有我哥哥乔治·麦卡洛（George McCullough），我要特别感谢我的女儿梅丽莎·麦克唐纳（Melissa McDonald），儿子戴维（David）、威廉（William）和戈弗雷（Geofrey），以及女婿蒂姆·劳森（Tim Lawson），他们每个人都对手稿进行了阅读和评论，我很感谢他们对这本书表现出的兴趣和提供的帮助。

还有打字机护理专家汤姆·弗里尔（Tom Furrier），他让我那台老旧的“皇家牌”打字机一直处于最佳状态。

对我帮助最大，最能一如既往地鼓舞人心、启发灵感，而且不可或缺，也最值得我衷心感谢的人，正是我的主编和指路明灯——我的妻子罗莎莉（Rosalee）。